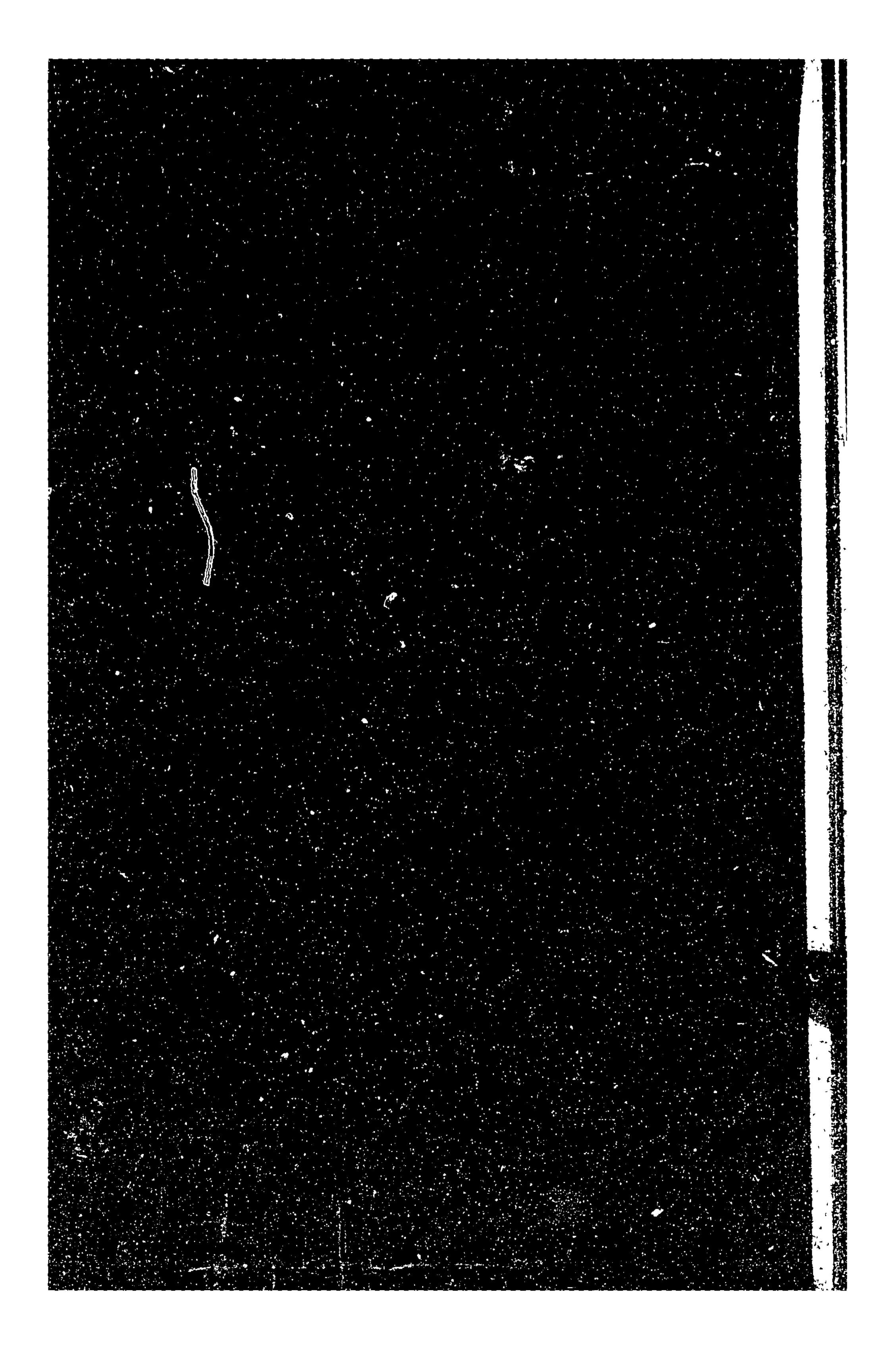
CHAPLEAU

DISCOURS SUR LES RESOLUTIONS DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE



DISCOURS

DE

L'HON. M. CHAPLEAU

SUR LES RÉSOLUTIONS DU

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

CHAMBRE DES COMMUMES,

16 *JUIN* 1885.

M. le président.

Je prie les honorables membres de la Chambre, de vouloir m'accorder leur indulgence au cours des observations que j'ai à présenter sur la grande question qui fait l'objet de ces résolutions. Mes remarques embrasseront un vaste champ et seront en quelque sorte une revue de tous les débats qui ont eu lieu depuis le commencement de cette colossale entreprise. Je devrai revenir fréquemment aux discussions qui ont eu lieu précédemment, et pour cette raison ainsi que poar d'autres motifs, je ferai appel à l'indulgence de la Chambre et je prierai les honorables messieurs de me permettre de faire usage, plus qu'il n'est d'habitude de le faire, plus même que le règlement et les coutumes de la Chambre ne le tolèrent, des notes qu'il m'a fallu prendre pour pouvoir arriver à traiter comme il le mérite le vaste sujet qui occupe en ce moment l'attention de la Chambre.

A quelques milles de Montréal, dans le comté représenté par mon honorable ami le député de Jacques-Cartier, se trouvent une paroisse et une petite ville qui portent un nom allégorique. C'était un prophète que ce brave Cavelier de La Salle qui laissait Montréal, en 1679, pour se rendre en Chine, et qui baptisait du nom de Lachine le point d'où il s'élançait dans ses courses aventureuses, après avoir remonté les flots bouillonnants des rapides qui portent ce nom. Il s'écoula deux siècles avant que le rêve de de La Salle se réalisât, mais il s'est réalisé; et le sifflet strident de la loco-

motive a réveillé les déserts silencieux des montagnes Rocheuses, auxquelles était arrivé en 1732, après mille périls, un autre Canadien, appartenant à la grande famille qui a fondé la paroisse natale de mon ami, le député de Richelieu, l'aventureux Gaultier de Varennes, explorant ce mystérieux continent par ordre du gouverneur de la Nouvelle-France, le marquis de Beauharnois, dont le nom a été donné à l'un des plus beaux comtés du Bas-Canada. Heureuse et singulière coincidence que celle-là! Trois noms canadiens, qui ont survécu pendant deux longs siècles, sont intimement liés à la grande idée que la route la plus directe, la plus courte et la plus facile entre l'Europe et l'Asie devait se trouver sur le territoire canadien. Ceci me rappelle une phrase de lord Carnarvon, dont le sens prophétique doit avoir frappé ceux qui l'ont lue dans le temps. S'adressant à la Société Royale de Géographie, à Londres, en 1859, lord Carnarvon disait :

On peut raisonnablement s'attendre à l'ouverture d'une ligne régulière de communications qui, ayant son point de départ à la Nouvelle-Écosse et sur les côtes du Nouveau-Brunswick, passera à travers le Canada, et touchant aux établissements de la Rivière Rouge, se dirigera à travers les prairies vers le défilé du Vermillon, pour se terminer aux régions aurifères de la Colombie-Anglaise, et créera de nouveaux centres de civilisation et contribuera à raffermir nos intérêts et nos sentiments nationaux.

Avant lord Carnarvon, un homme éminent, le major Robert Smith, en 1849, si je ne me trompe, faisait en termes brillants, le tableau des destinées de la nation anglaise. La citation est tirée d'une publication dédiée à Haliburton, mais adressée en réalité au duc de Wellington, au sujet des communications des colonies par voies ferrées :



Sa Grâce s'est-elle jamais figuré les essaims d'êtres humains s'élançant d'Halifax, du Nouveau-Brunswick, de Québec, Montréal, Bytown, Kingston, Toronto, Hamilton, et les établissements de la Rivière-Rouge, traversant les montagnes Rocheuses de l'Orégon avec les produits de l'occident pour les échanger contre les richesses de l'orient. Sa Grâce s'est-elle jamais représenté l'océan Pacifique sillonné en tous sens par les navires de toute description, à voiles et à vapeur, de nos magnifiques colonies de la Nouvelle-Zélande, de la Terre de Van Diemen, de la Nouvelle-Galles du Sud, de la Nouvelle-Hollande, de Bornéo, de la côte occidentale de la Chine, des Iles Sandwich, et de mille autres localités portant tous dans leurs flancs les riches produits de l'orient, et les débarquant au seuil de l'occident pour être transportés et distribués dans toute l'étendue de nos provinces de l'Amérique du Nord ou délivrés en trente jours dans les ports de la Grande-Bretagne? Sa Grâce a-t-elle réfléchi que l'Angleterre doit au génie inventif de ses enfants, les fondations de sa grandeur commerciale? Nous ne nous arrêterons pas à affirmer qu'elle ne conservera la prééminence dont elle est fière qu'à la condition de se tenir de vingt ans en avant de toutes les autres nations dans la pratique des arts mécaniques? * * * Sa Grâce enfin a-t-elle jamais songé à l'existence future d'un grand chemin de fer national, reliant l'Atlantique au Pacifique? Si Sa Grâce ne l'a pas fait encore qu'elle le fasse à présent. Que le peuple de la Grande-Bretagne, que le

ministres des colonies le fassent aussi ! Aucun pays ne peut sans trouble jouir des avantages dont l'Angleterre est favorisée. Elle ne peut non plus les conserver sans de grands efforts. Ses richesses accumulées ne peuvent rester inactives, elles ne sauraient le faire. Mais l'entreprise projetée possède un titre plus propre encore à attirer notre attention. C'est l'important anneau destiné à compléter la chaîne puissante qui doit resserrer toute la race anglaise. Que nos rois de chemins de fer et d'usines, que nos princes du commerce, que nos propriétaires millionnaires, que les esprits actifs et entreprenants de notre époque, que nos grands réformateurs et nos hommes d'Etat modernes, dont un grand nombre prêchent par tout le pays que l'économie seule peut sauver l'Etat, que tous daignent condescendre pour quelques moments seulement, à l'étude de l'entreprise projetée.

Nous pouvons aujourd'hui, de cette enceinte, nous adresser à l'Angleterre, et lui dire : Ce que l'on vous demandait alors à vous la métropole, pour maintenir votre prééminence et pour unir par un lien puissant vos immenses colonies, nous l'avons fait nous-mêmes et nous l'avons fait seuls. Nous l'avons fait par le secours de nos hommes d'Etat, et par l'entremise des princes de la finance du Canada. Ils ont, il est vrai, obtenu un peu de cette immense richesse accumulée par votre admirable génie, mais nous avons garanti ces avances mêmes d'une manière inattaquable.

En traitant la question du Pacifique canadien, on doit se rappeler que c'était en fait de chemin de fer, et comme entreprise unique, le plus grand projet qu'eût encore enfanté le monde. Il peut exister des réseaux de voies ferrées plus considérables, tel que le chemin de fer de la Pennsylvanie, composé de plusieurs lignes, résultant d'entreprises isolées, et plus tard réunies ; et il n'est pas impossible que quelques gouvernements européens aient pu, avec le temps, ajouter un plus grand nombre de milles au réseau de chemins de fer qui recouvrent leur territoire. La France, par exemple, a déboursé jusqu'à présent au delà de $300,000,000 pour 9,000 miles de voies ferrées ; l'Autriche a garanti $250,000,000 sur 3,694 milles ; mais en aucun pays du monde on n'a encore entrepris, d'un seul coup, la construction de 3,000 milles de chemins de fer, dont cinq ou six cents miles, ayant à traverser une région montagneuse, présentent des difficultés presqu'insurmontables. Cette vaste conception, qui relève notre position, au milieu des nations du monde, qui nous rend les égaux de nos fiers et puissants voisins, ne devrait pas être rapetissée ni dénigrée par ceux qui sont le plus intéressés à sa réussite, par les citoyens de notre Canada. Malheureusement, l'esprit de parti est tel chez nos adversaires, la convoitise du pouvoir est telle que le désir de nuire l'emporte sur le patriotisme, la haine sur l'intelligence, et qu'en certaines questions, on en est venu à ce point que l'on regrette que les désastres que l'on avait

prévus ne soient pas arrivés. Le Pacifique canadien est né de deux grandes idées : 1° Le besoin de réunir en un seul empire les colonies anglaises de l'Amérique du Nord comme une barrière à opposer au pouvoir envahissant de la république voisine. 2° L'importance clairement comprise de donner, aux millions d'immigrants qui vont venir, accès aux vastes territoires inexplorés, et d'ouvrir à l'Europe commerciale comme à l'Amérique elle-même la route la plus courte, la plus prompte et la meilleure pour atteindre les sources inépuisables des richesses de l'Asie.

Je n'insisterai pas sur la sagesse de la politique qui a acquis à la Confédération, l'immense et fertile Nord-Ouest, et ce merveilleux pays de la Colombie, parce que personne aujourd'hui ne la met en doute. Mais il est résulté, de ce développement de forces, des obligations sacrées auxquelles nous ne devrions jamais avoir paru vouloir nous soustraire. La page de nos livres officiels qui témoigne de notre tentative d'échapper aux engagements pris, sera toujours une page sombre, et quand l'histoire parlera, le fait le plus saillant de l'époque de notre vie nationale, sera peut-être l'événement qui nous a préservés de cette flétrissure et de ce malheur, je veux dire le retour du parti conservateur à la direction des affaires. Je sais que pour pallier leur impuissance, nos adversaires ont cherché à persifler l'administration qui avait promis la construction du Pacifique canadien en dix ans. Mille et mille fois dans cette enceinte, dans leurs journaux, sur les *hustings*, ils ont déclaré cet engagement absurde, ridicule et impossible, et des hommes pour qui je ne puis manquer, pourtant, d'avoir la plus grande déférence, eu égard à leur caractère et à leur haute intelligence, se sont laissés entraîner par ces errements de leur parti à faire les déclarations les plus solennelles et les prophéties les plus sombres, prophéties que les événements ont toutefois complètement démenties.



Il y avait déjà cinq années que nous nous étions engagés envers la Colombie à construire le Pacifique en dix ans, quand l'honorable député de York-Est, alors premier ministre, disait dans cette Chambre :

"Laissez-moi vous dire, quant à l'entreprise elle-même, que j'ai toujours été en faveur de la construction d'un chemin de fer à travers le continent mais je n'ai jamais cru qu'il nous était possible d'exécuter cette entreprise dans la période de temps à laquelle l'honorable monsieur avait lié le parlement et le pays. Je crois que cet engagement était un acte de folie, de profonde insanité politique, qui n'a pas, que je sache, de parallèle dans ce pays ou tout autre. Comme je l'ai fait observer, il nous a fallu, dans ces circonstances, lutter contre les difficultés que nous avait léguées l'administration précédente. J'ai constaté après un sérieux examen qu'il serait comparativement facile de connaître la nature probable du sol de la prairie qui s'étend du lac des Bois à l'est jusqu'aux

montagnes Rocheuses, mais que ce serait un travail herculéen de se rendre compte exactement de la nature de la région de la Colombie-Britannique et de celle qui s'étend depuis le lac des Bois à l'est, jusqu'au Nipissingue."

Travail herculéen! je signale le mot et l'accepte pour décrire d'un seul trait l'immense succès qui a couronné la politique du chef du parti conservateur, et la confiance intelligente de ceux qui l'ont appuyé. Oui, en 1871, le projet de construire le Pacifique était de l'audace sublime. Il révélait le coup-d'œil sûr de l'homme ou des hommes qui l'avaient conçu. Mais en 1876, il ne devait plus y avoir de doute, quand le premier ministre avait déjà à sa disposition des informations précises. Des relevés d'explorations détaillés avaient été faits si nous pouvons en juger par l'état suivant de leur coût qui se trouve dans les livres bleus :

Section à l'est des Montagnes Rocheuses:—			
Explorations au	30 juin	1872	$194,125 40
do	do	1873	345,967 52
do	do	1874	199,156 29
do	do	1875	290,873 82
do	30 déc.	1875	246,769 13
Total			$1,276,892 16

Section des Montagnes Rocheuses :—			
Explorations au	30 juin	1872	$295,302 —
do	do	1873	215,850 —
do	do	1874	111,068 —
do	do	1875	183,656 —
do	30 déc,	1875	204,137 —
Total			$1,010,015 38
Grand total			$2,286,907.54.

Est-il besoin que je mette en regard les théories, la confession d'incapacité du parti libéral en 1876, et l'action du parti conservateur et ses résultats en 1885 ou neuf ans après?

En 1876, le chef du gouvernement annonçait à la Chambre que les travaux sur la ligne principale du Pacifique étaient rendus au point suivant :—A l'est de Fort William, 22 milles de terrassement; vers le lac Shenandowan, 13 milles de terrassement; à l'est de la rivière Rouge, 25 milles de terrassement, en tout 60 milles. Remarquez bien : pas une lisse posée, pas un morceau de fer; seulement le terrassement. Trois ans plus tard, c'est-à-dire en décembre 1878, voici quel était l'état des travaux sur la ligne principale du Pacifique :

De Fort-William à la Rivière-des-Anglais, 50 milles avec rails et 53 milles de terrassement; de Lacrosse à Selkirk, 75 milles avec rails; de Keewatin à Lacrosse, 36 milles de terrassement à demi complété. C'est-à-dire qu'en cinq ans le gouvernement Mackenzie avait réussi à terminer 135

milles de chemin de fer, et à en terrasser en partie 89 milles. Mais le pays avait déjà déboursé l'énorme somme de $10,203,000 pour ces fins. M. le président, je n'aurais qu'à ajouter, par procédé de comparaison, qu'en six ans, le gouvernement actuel a construit et terminé 3,121 milles de la ligne principale et des embranchements du Pacifique. Et pour arriver à ce résultat, il n'a pas même utilisé les explorations coûteuses du gouvernement précédent, dont les tracés ont été mis de côté depuis Callander jusqu'à Port Moody. Bien plus, la compagnie du Pacifique a été obligée de déplacer près de Winnipeg cent milles des cent cinquante bâtis en cinq ans à si grands frais par le gouvernement précédent. Ce projet de construire le Pacifique en dix ans que l'on appelait de la *folie* et de la démence outrée, inventé par l'incapacité ; ce projet qui paraissait irréalisable et qui semblait exiger un *travail d'Hercule* seulement pour la localisation, ce projet, dis-je, s'est tout simplement accompli en six ans sans efforts, sans secousses, sans péril, sans fardeau pour le peuple.



Le dernier gouvernement en construisant le Pacifique, à raison de 150 milles en cinq ans, n'aurait pas pris moins de cent ans pour traverser les montagnes Rocheuses et se rendre à l'océan Pacifique. Et l'on se demande ce que serait devenu l'allégeance de cette belle province de la Colombie à laquelle le gouvernement anglais lui-même n'a pu s'empêcher de donner raison en 1875 ? Stimulés par le développement merveilleux du pays voisin, la Californie, les citoyens de la Colombie qui savent leur pays aussi bien situé, mieux favorisé, sous certains rapports, appelé à d'aussi grandes destinées que la Californie, n'auraient pas consenti à dormir dans l'attente d'un chemin toujours promis et jamais donné. Ils ont la noble ambition du travail, l'école du progrès est à portée de la main, de l'autre côté du détroit de Fuca, le droit était de leur côté, et ils n'auraient pas manqué de nous faire payer lourdement cette infraction à la foi des traités. Grâce à l'intervention de lord Carnarvon, heureusement, les délais furent étendus jusqu'en 1890. Mais ce n'est pas le gouvernement d'alors qui a sauvé l'honneur du Canada, puisqu'à plusieurs reprises le chef du cabinet tout en acceptant l'obligation de terminer dans les quinze années fixées, la route entre Port-Arthur et l'océan Pacifique, s'est déclaré incapable de terminer la section du lac Supérieur, et je ne sais pa, si le chef actuel de l'opposition n'était pas encore plus energique dans ses prédictions décourageantes. Pour lui, l'entreprise paraissait tellement gigantesque, tellement fantastique qu'il allait jusqu'à demander le démembrement de la Confédération. Il prononçait le 15 avril 1880, les graves et sinistres paroles qui suivent :

"En 1874, j'avais saisi l'occasion de déclarer mon opinion personnelle relativement au chemin de fer du Pacifique. J'ai dit alors que je croyais impossible l'accomplissement de la convention faite avec la Colombie-britannique; qu'à moins que cette province ne voulût être raisonnable et qu'elle ne consentit à mitiger les conditions, je ne voyais aucun espoir de les remplir, et que, si elle insistait à se séparer par suite du défaut d'accomplissement des conditions de l'acte d'union, *je serais un des premiers à dire : Qu'elle s'en aille plutôt que de ruiner le pays en tentant d'accomplir une impossibilité. Je n'ai jamais changé d'opinion sur ce point, et chaque année qui s'est écoulée depuis, n'a fait que me montrer davantage la sagesse et la vérité de cette manière de voir.*"

Jamais paroles plus hardies peut-être n'ont été prononcées dans cette enceinte. Il n'y a que la haute position de celui qui les proférait qui ait pu les sauver d'une condamnation, et si un simple député s'en était rendu coupable, il aurait certainement été dénoncé. C'était en 1880 que mon honorable ami le député de Durham exprimait ces idées, quand il avait consenti à faire partie d'un cabinet qui avait accepté toutes les conditions Carnarvon, quand il avait fait partie d'un cabinet dont le chef avait dit, le 31 mars 1876 :

"Nous sentîmes tout d'abord que s'il était impossible de remplir à la lettre les engagements pris par nos prédécesseurs, l'honneur du pays exigeait que l'administration fît tout ce qui lui était raisonnablement possible pour mettre à exécution les engagements pris envers la Colombie Britannique, sinon tous, du moins ceux qui nous semblaient le plus en notre pouvoir de remplir et qui pouvaient être le plus avantageux pour toute la Confédération, tout en étant de nature à satisfaire tous les hommes raisonnables de la Colombie-Britannique; car cette province croyait avoir lieu de se plaindre du manque apparent de bonne foi avec lequel le pays remplissait ses obligations."

Et ce n'est pourtant pas tout; l'année suivante, l'opposition pour mieux établir les idées nouvelles prônées par son chef proposait, le 26 janvier 1881, l'amendement suivant qui fut appuyé par le chef et par tout le parti :

M. Burpee (Sunbury) propose comme amendement, secondé par M. Rogers, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la motion soient retranchés, et qu'ils soient remplacés par les suivants : " la construction actuelle du chemin de fer du Pacifique canadien dans la Colombie-Britannique est prématurée, qu'elle entraîne le pays à une dépense qui dépasse ses ressources ordinaires, et qu'elle aura pour résultat le maintien d'une taxation trop élevée, tandis que l'ajournement de cette partie de l'entreprise après l'achèvement de la section des prairies, permettrait de l'exécuter à bien moins de frais et dans un espace de temps raisonnable.

Et, cependant, ces accusations *de folie*, ces *impossibilités*, cette *rupture probable du lien fédéral* ne reposaient ni sur une donnée, ni sur un chiffre, ni sur un raisonnement sérieux. On reconnaissait bien les engagements que la Confédération avait contractés ; mais on se souciait si peu de l'honneur de notre pays, qu'on les mettait de côté pour un simple caprice. Eh bien, M. le président, après ces découragements et ces menaces, je puis me permettre aujourd'hui, de mon siège en Chambre,

de vous répéter les célèbres paroles de Sir George Cartier : "En route pour l'Ouest, en route pour l'océan Pacifique !" Oui, en route pour les Montagnes Rocheuses, la Colombie anglaise, Yale, Port Moody, Coal Harbor et Victoria.

Par le contrat passé en 1881 avec le syndicat, le chemin était divisé en quatre sections, comme suit :

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (par la Cie.).........	657
De Port Arthur à la Rivière Rouge (par le gouvernement.)........	428
De la Rivière Rouge à Savona's Ferry (par la Cie)	1,252
De Savona's Ferry à Port Moody (par le gouvernement.)........	213
Total........	2,550
Ajouter l'embranchement de Pembina........	65
	2,615

Le 1er mai, 1885, nous avions le résultat suivant :—

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (bâtie par la cie.)...	657
De Port-Arthur à la Rivière Rouge (bâtie par le gouvernement)........	428
De la Rivière Rouge à Savona's Ferry (bâtie par la cie.)........	1,252
(Moins 150 milles à niveler.)	
De Savona's Ferry à Port Moody........	213
Total........	2,550
Ajouter l'embranchement de Pembina........	65
	2,615



En sorte que des 2,615 milles de voie ferrée qui devaient d'abord constituer le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,470 milles sont actuellement terminés, si nous y comprenons 56 milles vers Savona's Ferry, dont le terrassement est fait mais dont les lisses ne sont pas posées. Et voici la somme que devra dépenser la compagnie pour compléter son chemin d'une extrémité à l'autre :—

De Callander à Port Arthur........	$ 773,279
De Port Arthur à la Rivière Rouge........	60,000
De Winnipeg à Savona's Ferry........	5,003,704
Total........	$5,836,983

Jusqu'au 30 avril, 1885, les sommes suivantes ont été versées à la compagnie :—

Subvention. Loi de 1881........	$12,289,212
" " 1884........	9,126,205
Prêt de 1884........	20,307,600
Total........	$41,723,017

Ce qui laisse pour l'achèvement du chemin la balance suivante :—

Au compte des subventions....................	$3,585,583
" " Prêt..................................	2,192,400
Total..	$5,776,983

C'est-à-dire $60,000 seulement de moins qu'il faudra pour terminer le chemin ; de sorte que nous pouvons dire que le chemin est terminé en tant que la compagnie possède les moyens de compléter sa construction.

Pour en revenir à l'opinion exprimée par le gouvernement précédent, et à sa répugnance à construire la section située au nord du lac Supérieur, j'avoue que je n'ai jamais pu comprendre sa persistance à s'y refuser, lorsqu'il se montrait disposé à dépenser $20,000,000 entre le lac Supérieur et Winnipeg. Pendant au moins cinq mois de l'année, la section de Winnipeg aurait été nécessairement fermée, et si la navigation devenait, en été, notre seule ressource, nous n'en étions pas plus mal à nous servir, en tous temps, de la route américaine à laquelle on nous condamnait, en passant par Pembina pour nous rendre à Duluth, à l'autre extrémité du lac Supérieur. L'intérêt de $20,000,000 épargnés nous eût permis d'offrir bien des secours à la navigation projetée sur ce lac. Et puis, si l'on ne reliait pas Fort William au lac Nipissing, pourquoi cette persistance à hâter la construction de la ligne de la baie Georgienne et du Canada Central ; pourquoi dépenser six ou sept millions pour arriver au lac Nipissing à un terminus qui, en réalité, ne pouvait servir sans être relié à Fort William ? Etait-ce pour recevoir le trafic que la navigation y apporterait ? Mais alors, quelques milles de navigation au sud, dans la même baie Georgienne, amenait le commerce sur des voies déjà bâties et plus rapprochées du port océanique de Montréal ; car, de la rivière des Français à Montréal, *viâ* Mattawa, il y a 424 milles, tandis que de Midland à Montréal, il n'y a guère que 400 milles. Le gouvernement libéral du temps savait assez bien quel devait être le coût de la section du lac Supérieur, car ses ingénieurs l'avaient fixé à $20,000,000, calculs que l'expérience a depuis vérifiés. Cependant, il se refusait à la construction de cette section, en contradiction directe avec la décision de lord Carnarvon. Il en donne les raisons dans sa dépêche du 17 septembre 1874 :

La quatrième condition, dit la dépêche, nous engage encore d'une manière précise à terminer en 1890 toute la ligne de communication par voie ferrée. Les objections les plus puissantes s'opposent encore à la fixation d'un temps précis pour l'achèvement des lignes. La partie orientale de la ligne, excepté en ce qui concerne la lettre seule des conditions, n'affecte que les provinces situées à l'est du Manitoba,

et le gouvernement n'est pas encore convaincu de la sagesse ou de la nécessité qu'il y aurait à construire immédiatement la partie du chemin de fer qui traverse le pays compris entre l'extrémité ouest du lac Supérieur et le terminus projeté dans l'est sur le lac Nipissing, près de la baie Georgienne, et l'on ne comprend pas non plus que la population de la Colombie-Britannique puisse, avec aucun semblant de raison, insister sur l'achèvement, dans un temps donné, de cette partie des travaux, parce que si ceux qui sont surtout, sinon entièrement, intéressés à cette partie de l'entreprise se déclarent satisfaits, il semblerait que les habitants de la Colombie-Britannique ne devraient pas, en pratique, avoir droit de protester en cette matière.

Le gouvernement se propose de faire preuve de la plus grande diligence possible pour donner promptement une ligne de communication par voie ferrée et par eau vers l'ouest à partir du lac Supérieur, complétant les différents tronçons de chemins de fer aussitôt que possible, et que peut le permettre la conduite prudente que doit adopter un pays comparativement pauvre et peu peuplé.

Il n'y a aucun doute que ce serait une tâche extrêmement difficile que d'obtenir du parlement la sanction d'aucun arrangement quant à un temps limité, vu les conséquences qui ont déjà résulté de l'adoption inconsidéré d'une période limitée, dans les conditions de l'Union, pour l'achèvement d'une aussi vaste entreprise, dont l'étendue ne peut nécessairement qu'être imparfaitement incomprise par des gens étrangers au pays. Le comité est d'avis que lord Carnarvon soit informé que le gouvernement, ne peut en aucun cas entreprendre l'achèvement de la ligne complète dans le temps fixé, et qu'il existe une extrême répugnance contre une nouvelle limitation de temps ; mais s'il devient absolument nécessaire d'assurer le règlement immédiat de la dispute par de nouvelles concessions, on pourrait s'engager à compléter la partie située à l'ouest du lac Supérieur, de manière à procurer un raccordement par voie ferrée avec les lignes actuelles de chemins de fer en passant par les Etats-Unis, et par nos eaux canadiennes pendant la saison de navigation, en l'année 1890, tel que demandé.

Et pendant que l'on prétextait l'excès de dépenses pour construire cette partie de la ligne principale, dont l'importance a été pleinement démontrée pendant la malheureuse rébellion du Nord-Ouest, l'on autorisait des frais, sinon entièrement inutiles, du moins nullement nécessaires à l'exécution de notre partie de l'arrangement Carnavon. Je veux parler de la construction des 85 milles de l'embranchement Pembina à un coût de $1,600,000. Le gouvernement signait encore le fameux contrat Foster pour l'embranchement de la Baie Georgienne aux conditions suivantes :

Argent	$850.000
Garantie de 4 pour cent	609.000
Terres	3,400,000
Total	$4,859,000

Il reconnaissait par là même l'obligation de dépenser $1,500,000 pour les 30 milles restant à faire entre l'extrémité est de l'embranchement de la Baie Georgienne et le terminus au lac Nipissing. Il allongeait délibérément de 30 ou 40 milles la route entre Winnipeg et le lac Supérieur au lieu de l'envoyer directement au lac Nipigon, augmentant

nécessairement le coût du chemin de $1,400,000. Il consentait à dépenser $6,000,000 sur la route de Nanaïmo, dans l'île Vancouver, entreprise qui pouvait facilement se retarder, en sorte qu'au moment où il déclarait impossible la construction de la section au nord du lac Supérieur, le gouvernement de mon honorable ami de York-Est, violant un engagement sacré sous prétexte qu'il entraînait une dépense excessive, entreprenait pour $16,959,000 de travaux dont le retardement ne troublait en rien nos arrangements.

Je n'entre pas ici dans le mérite ou l'utilité de ces travaux, ce n'est pas le temps de le faire; mais je constate qu'on osait bien risquer $17,000,000 sur des travaux que nos obligations ne couvraient pas, pour mettre de côté ceux auxquels nous étions tenus, et auxquels l'arbitrage impérial venait de nous condamner. Je veux faire ressortir le contraste entre le gouvernement Mackenzie qui hésitait, refusait, plaidait, puis enfin consentait, à regret, à construire 1,900 milles de chemin de fer entre le lac Supérieur et la côte du Pacifique en quinze années, et le gouvernement actuel terminant 2,400 milles de la ligne principale, et 701 milles d'embranchements, en six ans, sauvant ainsi l'honneur, et dégageant la parole du pays, et nous ouvrant cinq ans plustôt la porte aux grands succès commerciaux qui doivent nécessairement découler de l'achèvement de notre grand chemin de fer transcontinental. Je sais parfaitement quelle est la réponse que vont nous faire nos amis de l'opposition. Cette réponse est invariablement la même; et elle est facile à faire, car ils ne se piquent nullement d'être exacts; "Oh! vont-ils dire, vous, vous avez dépensé l'argent du peuple d'une manière extravagante; vous avez obtenu l'exécution rapide de ces immenses travaux aux dépens du trésor public." Rien de plus injuste, M. le président, rien de plus faux que l'assertion qu'on nous lance ainsi á la figure, en guise de réponse. Qui donc peut avoir oublié que le gouvernement Mackenzie a offert à toute compagnie consentant à construire et à devenir seule propriétaire des 2,797 milles du Pacifique canadien, les conditions suivantes: Subvention en argent, $10,000 par mille; garantie de 4 pour cent, pendant 25 ans, sur $7,400 par mille; subvention en terres, 20,000 acres par mille. Je dis que la garantie de 4 pour cent était offerte sur $7,400 par mille, bien que l'avis demandant des soumissions ne spécifiait pas cette somme, mais le gouvernement ne pouvait donner moins, puisqu'il avait lui-même accordé la même garantie dans le contrat de Foster. Cette offre représentait, en chiffres ronds:

Subvention en argent........	$27,970,0r0
Garantie de 4 par cent pendant 25 ans.....	20,976,500
55,240,000 acres de terres à $2 l'acre	111,880,000
Total.....................	$160,827,500

Cette aide accordée pour la construction du chemin, était un don pur et simple, et nous pouvons le comparer avec les items analogues de la subvention octroyée au Pacifique canadien par le gouvernement actuel, et que voici :—

Sections construites par le gouvernement et données à la compagnie........	$29,500,000
Subvention en argent.........	25,000 000
25,000,000 acres de terre, à $2 par acre......	50,000,000
	$104,500,000
Surplus offert par le gouvernement précédent	56,327,500
	$160,827,500

Inutile d'ajouter que le chemin que nous donnons aujourd'hui au pays n'est pas, je me sers d'une expression modeste, inférieur à celui que le dernier gouvernement s'attendait à avoir, dans les circonstances les plus favorables, aux conditions qu'il offrait, et bien supérieur à ce chemin sous le rapport de l'équipement, des facilités offertes aux stations terminales, de ses raccordements et de ses embranchements. Et il dépasse de beaucoup les espérances du peuple qui savait déjà que les évaluations, telle que préparées par M. Sandford Fleming en 1879, étaient des évaluations, pour un chemin que l'on voulait être peu dispendieux, et qu'elles n'allouaient que $1,300 par mille pour le matériel roulant, et pas au-delà de $13,000 par mille pour la construction des sections traversant les prairies. La compagnie a déjà à l'heure qu'il est, un matériel roulant valant au-delà $3,000 par mille, et si nous lui accordons le pouvoir de prélever les $15,000,000 additionnels comme il est proposé par la mesure actuellement présentée, un autre million sera de suite ajouté à la valeur de l'équipement du chemin, en sorte qu'au lieu d'avoir un chemin dont l'équipement vaudrait $5,100,000 pour 2,550, milles de ligne principale, si nous prenons les calculs de l'honorable député de Durham à $2,000 par mille, nous aurons pour la même longueur un équipement valant $9,000,000, sans y comprendre les embranchements. Sur ce seul item, nous avons un gain net de $4,000,000 en faveur des facilités que la compagnie pourra mettre au service des voyageurs et du trafic.

M. BLAKE : Ecoutez, écoutez.

M. CHAPLEAU : Mon honorable ami veut faire de l'ironie, mais j'ai pris ses propres chiffres pour les évaluations

que je soumets à la Chambre. Je puis dire que les chiffres de l'honorable monsieur ont varié immensément depuis le moment où il a commencé à discuter cette question en Chambre. Si ses opinions politiques avaient subi les mêmes variations, on le verrait à présent siéger de ce côté de la Chambre, et peut-être serait-il le collègue de l'honorable premier ministre. Ses chiffres ont varié autant que ses demandes et ses appels au gouvernement pour une construction différente du chemin de fer, et c'est malgré les efforts de l'honorable monsieur que le chemin a été construit. Je pourrais aussi faire observer que la compagnie a largement dépassé le chiffre de 2,797 milles assignés comme limite aux entrepreneurs par la dernière administration pour la ligne-mère et les embranchements. Elle a ajouté 712 milles à sa ligne principale de 2,550 milles et 65 milles d'embranchements, ce qui fait actuellement 3,327 milles outre les 600 milles de voies qu'elle a affermées. Le terminus a été prolongé jusqu'à Montréal par suite de l'acquisition de 345 milles de voie au taux de $4,213,758. Une autre somme de $1,000,000 a été dépensée pour avoir accès au littoral de l'Atlantique. Le réseau des chemins de fer contrôlés actuellement par la compagnie dans Ontario a coûté plus de $5,000,000. Il ne reste comparativement que peu de choses à faire pour atteindre le Sault Sainte-Marie et l'ouest américain, la ligne d'Algoma ayant coûté déjà $2,000,000. En un mot, la compagnie a dépensé, et sagement dépensé plus de $15,000,000 de ses propres ressources pour augmenter les moyens d'action de sa ligne principale et pour compléter son immense voie de transport transcontinental.

Mes honorables ami de l'autre côté de la Chambre devraient être les derniers à blâmer ces changements et ces améliorations. L'accusation la plus grave portée par ces honorables messieurs contre le gouvernement, en 1880, était que nous ne construisions pas un chemin assez substantiel et assez complet. Le chef actuel de l'opposition disait, en date du 15 avril 1880 :

"Et encore, si on ne veut pas déprécier sérieusement la valeur du chemin, en réduisant la qualité de l'ouvrage, en faisant d'une voie ferrée de premier ordre un simple chemin de colonisation, il faudra si l'évaluation de mon honorable ami de Lambton est exacte, dépenser pour arriver au résultat désiré une somme d'argent bien plus considérable que ne le dit l'honorable ministre. D'un autre côté, il ne faut pas oublier que le chemin devra être converti, un jour ou l'autre, en un chemin de premier ordre, en un chemin de transport peu coûteux, pour le Nord-Ouest, sans quoi il serait inutile à cette grande région qui s'étend jusqu'à Battleford et par delà ; car il faudra que le grain fasse un trajet considérable sur le chemin du Pacifique avant d'arriver à Selkirk ou à la rivière Rouge. La Chambre doit en outre se rappeler que, d'après la théorie en vertu de laquelle l'honorable ministre veut faire compléter le chemin, il est obligé de donner des courbes et des rampes raison-

nables à la partie qui traverse les prairies de l'Ouest. Ce qu'il faut, c'est un fret peu élevé sur tout le parcours. En outre, pour avoir un trafic sans transbordement, il faut un chemin de premier ordre, et lorsque nous aurons épuisé tout ce que l'honorable ministre se propose de dépenser, n'oublions pas que nous n'aurons point un chemin de fer du Pacifique, mais un chemin de fer de colonisation."

Il est vrai que mon honorable ami a changé du tout au tout sur ce point. Après ce qu'il a dit au commencement de cette session, on serait porté à croire qu'il fait maintenant un crime à la compagnie d'avoir doté le pays d'un chemin de premier ordre.

Il semble craindre que la voie soit trop bien construite pour permettre le transport du fret à bon marché. Il est scandalisé d'apprendre qu'une ligne de premier ordre a coûté au moins $16,000 ou $17,000 le mille, pour la section des prairies, et il insinue charitablement que la malhonnêteté ou l'incapacité ont dû présider à l'exécution de ces travaux. En 1880, sir Charles Tupper donna ordre à l'ingénieur en chef de construire une route peu coûteuse. Nous trouvons le passage suivant dans sa lettre du 15 avril, 1880 :

Quant au tracé et au caractère de la voie ferrée, je sais que vous avez toujours été en faveur d'une ligne à pentes aisées et douces. Le gouvernement reconnaît les avantages de ce système dans la région sise entre le lac Supérieur et le Manitoba, mais à l'ouest de la rivière Rouge, nous y attachons une importance moindre qu'à la colonisation rapide de la contrée et aux facilités immédiates à donner aux colons. La politique du gouvernement est de construire un chemin à bon marché, suivant pas à pas ou plutôt devançant les établissements, avec des pentes aussi avantageuses que possible, sans faire de dépenses autres que ce qui sera strictement nécessaire pour effectuer la colonisation rapide de cette région.

Et pour faire mieux ressortir ce qui me reste à démontrer, je citerai un extrait du rapport de M. Fleming en réponse à cette note :

OTTAWA, 15 avril 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre l'évaluation suivante des dépenses nécessaires pour mettre le chemin de fer du Pacifique canadien en état d'exploitation depuis le lac Supérieur jusqu'à Port-Moody. A l'ouest de la rivière Rouge, 100 milles ont été donnés à l'entreprise, et des soumissions ont été reçues pour une seconde section de 100 milles. Ces deux sections sont destinées à être construites et équipées de la manière la plus économique en évitant toute dépense autre que celle qui est absolument nécessaire pour mettre le chemin en état de rendre immédiatement des services pour les fins de la colonisation de cette région. L'on suggère que la voie ne soit qu'incomplètement ballastée afin de la faire servir aux fins de la colonisation et que le ballastage définitif ne soit complété que lorsque le trafic demandera une plus grande vitesse. L'on se propose d'avoir un matériel roulant suffisant pour suppléer aux besoins immédiats, et de n'équiper parfaitement le chemin que lorsque le pays sera plus peuplé et que le chiffre des affaires requerra cette augmentation.

Dans ces conditions, et grâce aux autres données fournies, le chemin de fer peut être ouvert depuis le lac Supérieur jusqu'à la côte du Pacifique en se basant sur les chiffres suivants :

De Fort William à Selkirk (406 milles) avec rampes faibles, y compris un montant raisonnable pour matériel roulant et la direction des travaux........		$17.000,000
De Selkirk à Jasper Valley (1,000 milles), avec équipement peu considérable, etc......................................		13, 00,000
De Jasper Valley à Port Moody (550 milles) avec équipement peu considérable, etc :—		
De Jasper au lac Kamloops, 335 à $43,660...	$15.500,000	
De lac Kamloops à Yale, 125 à 80,000.........	10,000,000	
De Yale à Port Moody, 90 à 38,888.........	3,500,000	
	$29,000,000	
A ajouter........................	1,000,000	30,000,000
Total pour 1,956 milles, ...		$60,000,000

Le relevé ci-dessus ne comprend ni les frais d'exploration et d'études préliminaires dans toutes les parties de la région au nord du lac Nipissingue jusqu'à la Baie de James, à l'est, et depuis Esquimalt jusqu'à Port Simpson, à l'ouest, entre les latitudes 49 et 56, qui ne sont pas imputables à la construction, $3,119,613, ni le coût de l'embranchement sur Pembina, $1,750,000, ni d'autres montants qui sont portés au compte du chemin de fer du Pacifique.

Un autre rapport adressé au ministre des chemins de fer par l'ingénieur en chef, en date to 16 avril, 1880, s'exprime comme suit :

Conformément à vos instructions, je suis à étudier le coût de la section Est du chemin de fer du Pacifique qui s'étend depuis la Baie du Tonnerre, lac Supérieur, jusqu'au terminus est, au lac Nipissingue.

Il est impossible de dire ce que coûteront le travail et les matériaux dans quelques années, alors qu'arrivera le temps de s'engager dans la construction de la section Est. En prenant pour bâse les prix et les contrats actuels, et en s'en tenant aux principes économiques de construction mentionnés dans les lettres d'hier, je puis dire sans hésitation que l'on peut considérer la somme de $20,000,000 comme étant une évaluation raisonnable de ce que coûtera l'établissement de la ligne depuis Fort William jusqu'au terminus est.

Afin que l'évaluation du coût de la ligne depuis Fort William jusqu'au Pacifique et depuis Fort William jusqu'au terminus est, près du lac Nipissingue, soit bien clairement comprise, je crois qu'il n'est pas inutile de soumettre les explications suivantes.

Dans les rapports antérieurs soumis au parlement, j'ai recommandé un tracé présentant en général des rampes légères et autres conditions favorables. La politique du gouvernement, telle qu'expliquée dans votre lettre, et la modification apportée au tracé par l'abandon de l'ancienne ligne à l'ouest de la rivière Rouge, me forcent à changer les vues que j'avais eues jusqu'à présent.

J'ai, de même, évalué le montant de matériel roulant qui sera strictement nécessaire pour les fins de la construction, et je n'ai pas perdu de vue le fait que le transport des rails et des autres matériaux, après l'achèvement de notre propre ligne depuis le lac Supérieur jusqu'au Manitoba, sera réduit à un prix nominal couvrant les dépenses réelles, et que nous n'avons pas les tarifs le plus élevés que nous avons été obligés de payer en nous servant des lignes américaines.

Il faut se rappeler que si la ligne de conduite qui est actuellement tracée au sujet de l'exécution graduelle des travaux est modifiée, si l'étendue des travaux dépasse nos prévisions, si leur caractère général est changé, tout cela peut avoir effet sur le coût des travaux, on doit prévoir le même résultat si l'on a à payer un prix plus élevé pour les

matériaux ou pour la main-d'œuvre, ou si, par suite de ces causes ou pour d'autres motifs, les entrepreneurs ne peuvent remplir leurs engagements et nous mettent dans l'obligation de donner de nouveaux contrats à un prix plus élevé. Dans ces conditions, le coût de la totalité de la ligne pourrait être sérieusement augmenté. * * * *

L'évaluation que j'ai faite est basée sur les données que j'ai énumérées, et, d'après ces données, la totalité de la ligne principale, depuis Port Moody, sur la côte du Pacifique, jusqu'au terminus est, dans le voisinage du lac Nipissingue, peut-être contruite de la manière et dans les conditions précitées, pour la somme de $80,000,000 environ. Mais pour parer à toutes les éventualités dont j'ai fait mention. Je me permettrai de recommander qu'un tant pour cent raisonnable soit ajouté à ce montant, lorsque l'on prendra en considération la question du capital nécessaire à l'exécution de l'entreprise.

Mon honorable ami, le député de Durham, fut grandement scandalisé lorsqu'il prit connaissance des documents que je viens de citer, et il saisit la première occasion qui se présenta de faire la leçon au gouvernement à ce sujet. Il appuya d'une manière toute spéciale sur le fait que la section des prairies ne pourrait être construite à raison de $13,000 par mille. Toute cette partie de son discours pendant la session 1880 mérite d'être citée ; je me contenterai d'ajouter ce qui suit à ma citation précédente :

" L'honorable monsieur pourrait facilement nous informer, s'il le jugeait à propos, de la somme à laquelle il estime le matériel d'exploitation. Ce matériel est compris, par exemple, dans l'estimation de $13,000 par mille pour le chemin dans la prairie. Mais l'honorable ministre ne veut pas nous déclarer quelle somme il peut déduire de ces $13,000 par mille pour le matériel, et je n'en suis pas surpris, car je crois qu'il lui faudrait pour cela recourir aux décimales. Si nous tenons compte du fait qu'un matériel du même genre, suivant la première estimation, coûte $2,000 du mille, que les rails d'acier, les éclisses et les attaches coûtent plusieurs milliers de piastres de plus par mille, nous verrons qu'il reste bien peu des $13,000 par mille pour la construction même du chemin *** Soixante et dix milles à l'ouest de la longitude d'Edmonton, on trouve les confins de la prairie. Je prends donc la longitude d'Edmonton qui forme aussi le point de divergence, dans le cas où, par la suite, on adopterait un tracé plus au nord ; je prends Edmonton, pour le présent, comme le point qui doit séparer la section de la prairie de celle de la Colombie Anglaise. Or, mon honorable ami de Lambton, se fondant sur tous les renseignements contenus dans les rapports officiels des ingénieurs et sur ses propres connaissances dans cette matière, estime que les 256 milles entre Edmonton et le sommet des Montagnes Rocheuses coûteraient $9,-400,000 ; et cela, en supposant que l'on prendrait le même degré de pentes et de courbes et que le chemin serait construit et pourvu de matériel suivant le mode que l'honorable monsieur avait toujours eu l'intention d'adopter avant de donner sa démission. Cette somme, jointe aux $36,500,000 et plus, que devait coûter le chemin à partir du sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique, suivant l'estimation de MM. Fleming et Smith, donneraient un coût total de plus de $45,000,000 pour la partie que l'on peut appeler la section Ouest du chemin, et encore, d'après les anciennes évaluations et l'ancien mode de construction."***

" De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes données et l'ancien mode de construction, l'honorable député de Lambton estime le coût des ouvrages à $17,650,000. Je ne crois pas que nous puissions décider que $13,000,000 suffiront pour les ouvrages d'après les plans actuels de construction."

Ainsi donc, M. le président, nous nous trouvons en face d'un fait des plus extraordinaires. D'un côté M. Fleming dit dans son rapport : " De Selkirk à Jasper Valley (1,000 milles), avec l'équipement $13,000,000," de l'autre le chef de l'opposition, fort de l'appui de l'honorable député de York-Est, nous donne le résultat suivant de ses calculs : " De Jasper Valley à Edmonton (256 milles), $9,000,000 ; de Edmonton à Selkirk (744 milles), $17,000,000=$26,000,000." Juste le double de l'évaluation de l'ingénieur en chef. L'honorable monsieur n'a pas craint d'engager sa réputation et de déclarer de son siège—place qui oblige celui qui l'occupe à ne dire que ce qu'il croit être la stricte vérité—que cette section coûterait $26,000 par mille. Et si nous prenons son évaluation pour la partie seule qui se trouve entre Selkirk et Edmonton, c'est-à-dire 744 milles à $17,000,000, cela donne $22,850 par mille. Et puis que voyons-nous aujourd'hui ? L'honorable monsieur disant à la Chambre : " Mes calculs de 1880 étaient faux ; ce sont ceux du ministre que j'attaquais alors qui étaient exacts, et je déclare qu'il a fallu être malhonnête ou incompétent pour dépenser $16,000 par mille sur cette section des prairies que je déclarais, il y a cinq ans, devoir coûter $22,000 par mille."

Le pays doit se féliciter vivement du grand résultat que nous avons à lui montrer aujourd'hui ; car si l'opposition a eu quelque crédit dans l'opinion publique, elle a dû créer bien des malaises et causer bien des épouvantes. Tout le monde se rappelle les chiffres fabuleux auxquels on portait le coût du chemin, et le chef de l'opposition n'était pas le plus rassurant dans ses calculs. C'est lui qui nous apprit un jour que le Pacifique coûterait à la Confédération la jolie somme de $144,500,000 en argent. Je n'exagère pas, M. le président ; je cite le discours prononcé par l'honorable monsieur à la séance du 15 avril 1880 :—

" Il y a 550 milles très difficiles à construire entre Jasper House et Port Moody. Pour une partie seulement de ce chemin, les 493 milles qui se trouvent entre la ligne de partage et Port Moody, l'estimation de M. Fleming a été d'environ $36,000,000 ; celle de M. Smith, de $36,500,000, et celle de M. Cambie, de $31,000,000, je crois. Cependant, on peut dire que l'estimation moyenne de l'ingénieur en chef et de son adjoint, dépasse $36,000,000, ce qui s'élèverait à $40,000,000 le coût des 550 milles. * * * La subvention du chemin de fer du Canada Central s'élève à $1,440,000 ; les études y compris celles de localisation qui, après tout, sont payées par le peuple, qu'on les appelle études préliminaires ou de tracé, s'élèvent à $4,000,000. Le coût du chemin, de Fort William à Selkirk, a été estimé à $18,000,000. L'embranchement de Pembina coûte $1,500,000, et en ajoutant $100,000 pour le pont de la rivière Rouge, on arrive à un chiffre d'un peu plus de $25,000,000. De Selkirk à Edmonton, suivant les anciennes données et l'ancien mode de construction, l'honorable député de Lambton estime le coût des ouvrages à $17,650,000, ce qui, ajouté à $25,000,000 forme un total de plus de $42,500,000, y com-

pris les explorations ; et c'est la somme qu'il en coûtera au pays, à part les intérêts pendant la construction pour atteindre le point que j'ai signalé comme terminus convenable du chemin dans la prairie. * * * Suivant l'ancien mode de construction, cette section centrale coûterait, en y comprenant les autres items que j'ai mentionnés, un peu plus de $42,500,000, abstraction faite des deux tronçons de chaque extrémité. Le tronçon de l'ouest, entre Edmonton et la passe Burrard, comme je l'ai dit, coûterait $45,000,000 ; et celui de l'est, entre le Fort William et Nipissing, d'une longueur de 650 milles, reviendrait, suivant l'estimation du député de Lambton à $32,500,000. Ainsi les deux parties extrêmes estimées à $77,000,000, et la partie centrale, à $42,500,000, formeraient un total de $120,000,000, et cela, sans compter les frais légitimes et nécessaires qui doivent s'ajouter, dans tous les cas, aux intérêts durant la construction."

Et même pendant la session dernière, l'honorable député n'a-t-il pas dit :—

" Il est très vrai que j'ai indiqué alors à la Chambre le chiffre de $120,000,000, comme prix probable de la construction d'un chemin de fer de première classe, de Callander à Port Moody. Cette estimation était le résultat des calculs de mon honorable ami le député de York-Est (M. Mackenzie), calculs bâsés sur les évaluations mêmes des ingénieurs jusqu'à cette date. Cela est parfaitement vrai, et je ne comprends pas que l'honorable monsieur trouve à redire maintenant à ce calcul. Il a trouvé à y redire cependant.

Sir CHARLES TUPPER : Non, non.

M. BLAKE : Oui, il a dit aujourd'ui qu'il ne pouvait combattre mon argument au sujet du chiffre trop bas de son estimation, vû que ma propre situation était juste. Je dirai même que j'ai entendu formuler beaucoup de plaintes à propos de cet argument, lorsque je l'ai employé ; on m'a représenté que le calcul était exagéré et l'honorable monsieur fut d'avis que c'était trop, beaucoup trop Pourtant, si mon honorable ami, le député de York, ni moi n'étions responsables d'autre chose que de nous être bâsés scrupuleusement sur les évaluations faites par les ingénieurs, déposées sur le bureau de la Chambre, et publiées avec les autres documents sessionnels. Je les croyais correctes, et c'est tout ce que nous avons dit. Je dis maintenant que les estimations de la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, l'année dernière, atteignirent exactement ce chiffre. La compagnie devait dépenser $91,000,000 sur la ligne de Callander à Port Moody, et les sections du gouvernement devaient coûter $28,000,000 ; or si vous ajoutez $28,000,000 à $91,000,000 vous avez environ $120,000,000, ou il ne s'en manque guère—si vous allouez quelque chose—si l'honorable monsieur était assez conciliant ce soir pour allouer quelque chose pour les $5,000,000 de frais d'explorations vous trouverez que l'estimation faite l'année dernière par la compagnie s'accorde réellement avec les estimations faites par les ingénieurs il y a déjà si longtemps."

Ce chemin qui devait nous coûter $120,000,000, sans les intérêts, nous l'avons aujourd'hui pour $53,000,000 d'argent deboursé, avec 721 milles d'embranchements et 600 milles de lignes affermées de plus que ce que calculait alors le chef de l'opposition, et au lieu d'emprunter de l'argent à 5 pour 100, nous l'avons à 3½.

Voyons maintenant, M. le président, comment le gouvernement du jour va livrer au pays et complètement achever, à l'automne de la présente année, c'est-à-

dire après six années de pouvoir, cette entreprise si gigantesque dont les honorables représentants de Durham et de York-Est déclaraient l'exécution non seulement impossible, mais absurde, et la simple conception un acte de démence. Nous avons devant nous deux évaluations pour ces travaux; l'évaluation de M. Fleming, $80,000,000, et l'évaluation de M. Blake, $120,000,000, soit, une moyenne de $100,000,000; et ce calcul est basé sur le ligne principale seulement, sans tenir compte des embranchements. L'évaluation de M. Fleming n'alloue que $1,300 par mille pour matériel roulant; je trouve cette proportion répétée dans l'évaluation de M. Schreiber publiée en 1884, à la page 212 du 9ème volume des documents sessionnels. Les $80,000,000, coût estimatif de la construction du chemin, sont ainsi diminués de $3,387,800, ce qui laisse une balance de $76,612,200. Comparons cette somme avec le coût actuel de la construction du chemin, tel qu'il est aujourd'hui :

Subsides en argent	$25,000,000
Construit par le gouvernement	29,646,143
Prêt de l'an dernier	29,880,912
Nouvelles obligations de cette année	15,000,000
Obligations foncières	8,702,086
Emplacements de ville	504,675
Stock payé	29,568,123
Boni	232,600
Recettes	1,456,318
Arpentages	3,263,482
	$143,254,344

A déduire :—

1.	Balance déposée pour dividendes	$ 14,288,287
2.	Dividendes payés	5,878,000
3.	Intérêts payé par la compagnie	1,389,474
4.	Equipement	7,359,930
5.	Steamers	697,369
6.	Avances au chemin de fer Sud-Est	1,595,280
7.	" " " St. Laurent et Ottawa	227,155
8.	" " " Atlantique et Nord-Ouest	202,887
9.	" à la compagnie de Colonisation du Sud-Ouest de Manitoba	1,254,678
10.	" au chemin de fer Ontario et Québec et du Credit Valley	1,265,450
11.	Lignes achetées	8,981,955
12.	Embranchements	4,605,172
13.	Déplacer 100 milles près de Winnipeg	400,000
14.	Renouveler les matériaux de construction inférieurs	255,000
15.	Indemnité à Manning, Macdonald & Cie	395,000
16.	Ateliers et machines près Montréal	903,165
17.	Outillage, équipements et outils	208,291
18.	Immeubles à ou près Montreal	408,207
19.	Terrains et édifices, Winnipeg	1,040,701

A prendre sur les $15,000,000.

20. Wagons et matériel	1,000,000
21. Elévateurs, facilitiés terminales	1,100,000
22. Ateliers à neuf différents endroits	600,000
23. Terminus à Coal Harbor	760,000
24. Paraneiges dans les montagnes	450,000
25. Section du lac Supérieur	160,000
26. Facilités terminales à Québec	200,000
27. Explorations	3,263,482
Total	$ 59,079,433

Total dépensé	$143,254,344
Moins montant étranger à la ligne principale	59,079,433
Pour construction de la ligne principale	$84,174,911



L'honorable député de Durham a évalué le matériel roulant à $2,000 par mille dans son calcul de $120,000,000, réduisant ainsi le coût de la construction à $114,788,000. Nous avons vu que l'évaluation Fleming était de $76,612,-200, et nous constatons que le montant réel dépensé pour la construction est de $84,174,911 soit $9,000,000 seulement de plus que le *quasi* chemin de colonisation pour lequel on avait demandé une estimation à M. Fleming, et de $28,000,-000, ou plus exactement, de $25,000,000 de moins que le chiffre donné par l'honorable chef de l'opposition, si l'on en déduit le montant affecté aux embranchements. Les spécifications de M. Fleming pour un chemin avec peu de ballastage, des courbes de petit rayon et des rampes raides, ont été mises de côté, et les vœux de l'honorable député de Durham pour un chemin de premier ordre ont été exaucés. Si nous n'avions à ce sujet, les témoignages des hommes les plus compétents, qui ont visité le chemin, je n'aurais qu'à citer l'opinion exprimée par l'ingénieur en chef du gouvernement dans son rapport en date du 22 septembre, 1883 :

> C'est un plaisir pour moi de dire que la Cie du chemin de fer du Pacifique exécute ses travaux d'une manière qui ne laisse rien à désirer. Le chemin est en voie d'être construit très solidement. Les grands cours d'eau seront traversés par des ponts très forts en fer reposant sur des culées et piles de maçonnerie massive, et les petits sur la section de l'Ouest par des ponceaux en pierre solide. Sur la section centrale, les cours d'eau sont pour la plupart traversés par des ponts de pilotis solidement construits.
>
> Jusqu'ici les travaux ont été exécutés d'une manière strictement conforme aux conditions du contrat. Je puis le dire en toute connaissance de cause, car j'ai dans le cours des deux derniers mois inspecté toute la ligne à partir d'un point à l'est de Port Arthur (ci-devant Arthur Landing) jusqu'à Port Moody.

Par le relevé que je viens de donner, on constate que la compagnie a actuellement dépensé pour les embranchements et l'extension de la ligne principale les sommes suivantes

De Montréal à Callander..............................	$4,213,758
Pour prolongement jusqu'au littoral de l'Atlantique...........................	5,857,223
Pour embranchements............................	5,259,842
	$15,330,823

Son matériel est déjà de............................	$9,168,755
Et sera augmenté de..............................	1,000,000
	$10,168,755

Facilités de terminus, élévateurs, ateliers, etc................................	$4,786,704

Au lieu de blâmer la compagnie d'avoir fait cette dépense et de crier à l'extravagance, nous devrions la louer, car rien n'est plus de nature à inspirer la confiance dans l'avenir de l'entreprise que l'énergie déployée par la compagnie en complétant son réseau ferré en vue de la concurrence future. Il est constaté aujourd'hui que les embranchements sont les éléments de succès les plus sûrs pour un chemin de fer. Je lisais ces jours-ci, dans un rapport officiel du gouvernement de Washington 1884, à la page 37 du chapitre relatif au commerce intérieur des Etats-Unis, les remarques suivantes :

Le fait de construire des voies ferrées transcontinentales et leurs embranchements, de les équipper, d'organiser des agences et de trouver les moyens de prendre une part active dans les opérations commerciales du monde constitue une victoire sans parallèle dans l'histoire des entreprises humaines. Peu après l'achèvement des lignes principales de l'*Union Pacific* et du *Central Pacific*, ces lignes commencèrent à s'assurer un trafic local très considérable et rémunératif où au développement des ressources du pays sillonné par ces chemins. On ne s'attendait pas aussi vite à un semblable résultat. La croissance du commerce local suggéra immédiatement l'idée de construire des embranchements, et cette règle de conduite a été adoptée par toutes les compagnies possédant ou exploitant des lignes ou parties de lignes dans l'intention de faire prospérer par ce moyen les intérêts financiers des lignes-mères. La construction de ces lignes auxiliaires a aussi été un facteur important dans le développement des ressources du vaste territoire situé entre la côte du Pacifique et les rivières Mississipi et Missouri, région qui n'est habitée que depuis peu d'années par des races civilisées. L'État du Colorado, avec ses vastes ressources, doit en majeure partie sa situation de prospérité à ce système. La Californie, l'Oregon, le Nebraska, le Kansas, le territoire de Washington et ceux de l'Utah, du Montana, et de l'Idaho doivent aussi en grande partie leur présente richesse et leur état prospère aux contributions qui leur ont été apportées par les diverses voies transcontinentales et leurs embranchements.

Il y a aujourd'hui sept chemins de fer différents qui font le service entre le Pacifique et l'Atlantique. Tous ont une forte proportion d'embranchements. En ce qui regarde le *Union Pacific*, les embranchements comptent un plus grand nombre de milles en opération que la ligne principale. Tout le monde, du reste, pourra en juger par le tableau suivant :

	Ligne principale.	Embranchements.	Total.
Oregon Railway and Transportation Company..............	518	139	657
Northern Pacific......................	2,054	495	2,549
Union Pacific..........	1,695	2,815	4,510
Central and Southern............	1,964	1,047	3,011
Denver and Rio Grande............	897	420	1,317
Atcheson, Topeka and Santa Fe..	1,692	1,064	2,756
Burlington and Missouri River	682	795	1,477
	9,502	6,775	16,277

Toutes ces lignes donnent un fort rendement, et toutes le donnent par le trafic local. Sur un total de 1,442,800 tonnes de fret, le Northern n'a eu que 67,276 de traffic d'entier parcours, et 1,375,525 tonnes de trafic local. Le *Union* a eu pour $2,512,207 de trafic d'entier parcours, et $10,427,540 de trafic local. Le Central a transporté, 3,888,308,510 livres de fret local et 844,793,100 seulement de trafic d'entier parcours. L'Atcheson et Topeka n'a que 6 pour 100 de trafic d'entier parcours, le Missouri Pacific, seulement 3 pour 100, et le Denver et Rio Grande montre pour $500,000 de trafic d'entier parcours sur un total de $7,361,545. La compagnie du Pacifique canadien n'a pas méconnu cette vérité économique et elle s'est montrée digne de la confiance que le pays a reposée en elle, en se préparant avec intelligence à la grande bataille qu'elle doit livrer pour avoir sa part du trafic américain contre d'aussi puissants rivaux. Un homme de grande expérience dans les chemins de fer, ayant des intérêts très considérables dans le Northern Pacific, a été obligé de reconnaître que l'organisation générale de la compagnie canadienne était admirable quant aux mesures qu'elle avait prises pour protéger la grande route commerciale qu'elle représente dans l'Amérique du Nord. Un autre faisait remarquer que dans la lutte pour le trafic interocéanique, la victoire serait à la compagnie qui n'aurait pas à partager avec des rivales la part la plus rémunérative de son trafic, le trafic d'entier parcours jusqu'à l'océan Atlantique.



L'an dernier l'honorable chef de l'opposition discutait les évaluations de la compagnie relativement à la réduction dans le coût de la construction, et il prétendit que la compagnie donnait ainsi la preuve que chaque chelin nécessaire pour construire la ligne-mère était puisé par elle dans la caisse de l'Etat. Je présume que mes honorables amis se serviront des mêmes arguments cette année, mais sans plus de succès, je l'espère, à cause de l'injustice de leur argumentation. Si les messieurs de la gauche se déclarent satisfaits d'un chemin

du Pacifique allant tout simplement de Callander à Port Moody, vraiment les soucis de notre avenir commercial ne troublent guère leur sommeil ; et je comprends qu'ils aient essayé tour à tour de faire supprimer la section du lac Supérieur, puis celle de la Colombie pour doter le pays tout simplement d'un chemin régional destiné à développer les ressources locales du Nord-Ouest. Je comprends qu'on ait pu dire à la Colombie : " Qu'elle s'en aille ! " Je comprends qu'on ait trouvé ridicules les efforts de la province de Québec pour obtenir le terminus du Pacifique mais les hommes d'Etat, les hommes d'affaires, les esprits clairvoyants, ou si vous le préférez, les enthousiastes qui ont foi dans leur pays et qui croient que le Pacifique est une grande œuvre nationale, attachent autant d'importance aux tributaires du chemin qu'au chemin lui-même. Sans embranchements, sans un matériel surabondant, sans installations dans les centres, sans élévateurs, sans terrains considérables aux points d'arrivée ou de départ, sans crédit suffisant pour créer des affaires et du trafic, le tronc principal du Pacifique serait comme un corps impotent privé de ses membres. Ce n'est pas par caprice ou par esprit de légèreté que la compagnie du Pacifique a placé à côté du Pacifique proprement dit la valeur d'un second chemin dans des entreprises latérales ou supplémentaires. Elle s'est rappelée le mot d'Archimède : " Donnez moi un point d'appui et je soulèverai le monde." Elle avait en main le levier, un immense levier, allant de Callander à Port Moody ; il lui fallait en même temps des points d'appui. Chaque point d'appui multiplie la force ; chaque dollar dépensé pour ajouter aux facilités de service d'un chemin peut donner un bénéfice de cent dollars. Une simple voiture qui a coûté $300 peut procurer au chemin un trafic additionnel de $1,500 par année. Une installation qui, sur un point donné, peut avoir coûté un million de capital, peut valoir des millions de bénéfices par année en diminuant les frais de manutention et en permettant au chemin d'obtenir l'avantage sur les routes rivales. Chaque embranchement est un artère qui apporte au corps la vie et la circulation ; car tout ce qu'il déverse sur la voie principale est surcroît et profit.

Au lieu de rapetisser les efforts de la compagnie, nous devrions la remercier de ses vues larges et profondes. Si ses directeurs eussent été de simples spéculateurs, ils eussent pu traiter leur œuvre comme une simple entreprise, tâcher d'empocher de ces millions le plus que les circonstances leur auraient permis, faire semblant de terminer le chemin, s'approprier nos subsides et nos prêts, puis se retirer de l'entreprise. Je suis heureux de pouvoir déclarer à la gloire

de M. Geo. Stephens et de ses associés, que jamais le soupçon d'une telle tentative n'a terni leur réputation. M. Stephens a été, pendant la construction de ce chemin, plus qu'un homme d'affaires, plus qu'un homme intègre, plus qu'un homme habile, il a été un apôtre du progrès du pays. Il a fait du Pacifique une œuvre d'amour, et avec une force et une éloquence que j'admire, il a su communiquer ses convictions et son enthousiasme au pays tout entier. Nous l'avons vu à l'œuvre, lui, bien des fois millionnaires, lui, assez riche pour se dispenser de travailler ou d'augmenter ses revenus, nous l'avons vu, dis-je, s'astreindre à un travail incessant, et confier presque toute sa fortune au sort incertain de cette gigantesque entreprise. Je ne parle pas ainsi pour flatter un homme que je ne connais que par les relations officielles que j'ai eues avec lui; mais je pense qu'il est de mon devoir de payer ce tribut à un homme qui, non seulement a entrepris ces travaux, mais qui a fait preuve d'un enthousiasme pour son œuvre, et qui a eu une foi dans l'avenir et la richesse du pays que j'aurais désiré voir partager par nos amis de l'autre côté de la Chambre.

J'aurais désiré voir nos honorables amis de la gauche, qui admirent et citent si fréquemment les grands succès de l'énergie américaine, partager un peu cet enthousiasme dont a fait preuve le président de la compagnie. J'aurais désiré que l'honorable député que l'on a appelé ici, par erreur, je l'espère, parce que dans son cœur il n'est pas ainsi le champion de la suprématie américaine sur ce continent, j'aurais désiré que lui et d'autres parmi les messieurs de la gauche, eussent cette grande qualité des citoyens américains de ne jamais décrier leur pays, et qu'ils n'eussent jamais dit que cette entreprise, toute coûteuse qu'elle soit, n'est pas digne du génie de la nation et qu'elle ne sera jamais aidée par eux.

Mais, M. le président, ce n'est pas tout ce que les directeurs de la compagnie ont fourni pour cette entreprise. J'estime leur travail, leur expérience à un taux bien plus élevé que leurs souscriptions. Si le pays a fait la grosse part en argent, la compagnie a fait la grosse part en travail. Des hommes de la plus haute capacité ont présidé à l'exécution des travaux, et je ne sais pas ce que nous devons le plus admirer dans le résultat que nous avons sous les yeux : ou de l'étonnante rapidité avec laquelle ils ont accompli des travaux que les chefs de l'opposition avaient déclaré impossibles, ou de l'extrême économie avec laquelle ils ont pu déployer tant de diligence. Je ne crains pas de le proclamer : la compagnie a fait bien plus que le gouvernement dans la construction du Pacifique, et elle doit en avoir le bénéfice. Notre mérite à nous, en face

du pays, sera d'avoir bien su choisir les hommes auxquels nous avons confié l'exécution de cette gigantesque entreprise. M. le président, cette admirable voie ferrée doit porter ses fruits. D'un Océan à l'autre, c'est la ligne la plus courte, la plus solidement construite et la mieux équippée de tout le continent; elle n'a pas de rivale à craindre pour le présent et, pendant quelques années encore, elle n'en a pas à redouter pour au moins les deux tiers de son parcours; sa dette fondée est de beaucoup inférieure à celle d'autres compagnies qui font des affaires florissantes. Avec tous ces points en sa faveur, elle ne peut faire autrement que réussir.

Dans son discours du 15 avril 1880, l'honorable chef de l'opposition citait les chiffres donnés par mon honorable ami de York-Est comme évaluation de ce que coûterait le fonctionnement du Pacifique canadien. L'honorable monsieur les citait comme établissant la valeur approximative de ce coût. Et quels étaient-ils? Le chiffre des recettes du chemin était fixée à $6,750,000 par année, pour couvrir simplement les frais d'exploitation de la route. Je suis prêt à accepter ces chiffres, M. le président et je dis que le plus sceptique parmi les messieurs de la gauche sera convaincu que l'avenir ne tient en réserve aucune désillusion pour ceux qui ont vraiment foi dans le succès du chemin du Pacifique.

Lorsque la ligne et ses branches auxiliaires seront complétées, le Pacifique canadien aura un parcours de plus de 4,000 milles, dont une forte portion traverse les meilleures parties du vieux Canada, et se trouvera en possession des meilleurs arrangements pour ses termini océaniques. L'an dernier, avec un parcours de 3,000 milles, divisé en tronçons non reliés les uns aux autres, il a réalisé $6,084,345 de recettes. Les premiers mois de l'année courante ont accusé une augmentation de $782,741 sur la période correspondante de l'an dernier. C'est une preuve assez évidente de ce que la ligne pourra réaliser lorsqu'elle sera équippé, complètement installée et parachevée.

Qu'on ne dise pas que les dépenses que je viens d'énumérer ont été inutiles ou mal appliquées. Comme je viens de le faire remarquer, le contrat signé avec la compagnie du Pacifique ne couvre pas seulement la construction du chemin, il embrasse aussi l'exploitation; et, si la compagnie prend autant de précautions pour s'assurer une exploitation profitable, ce n'est pas au pays à s'en plaindre, nous devons, au contraire, l'en remercier; ces dépenses considérables que le contrat n'exigeait pas sont la meilleure garantie que la compagnie sera bien en état de faire valoir le chemin, et que si elle espère des profits de sa concession ce n'est pas sur

la construction mais sur l'exploitation qu'elle entend les faire. Le plan de la compagnie est hardi, mais il n'en mérite que plus les louanges de tout le pays.

Sans tenir compte de la grande différence, en notre faveur, sous le chef de la subvention des terres, j'ai démontré que, bien que le contrat actuel implique un subside de $4,000,000 plus élevé, il n'en assure pas moins au gouvernement, après déduction faite sur $54,254,293 du montant des intérêts et des dividendes, une valeur de $30,000,000 de plus que ce que le gouvernement Mackenzie avait espéré et exigé dans son projet de concession du chemin du Pacifique, et je suis en mesure de prouver que ce chiffre pourrait être doublé. Et sans exprimer, par des chiffres, la valeur réelle des terres, je puis ajouter qu'à tout événement, le pays reste avec 25,000,000 d'acres de terre de plus que si la politique du gouvernement précédent eût prévalu.

Je sais qu'à la fin de la présente session, nous aurons ajouté à ce montant de $54,300,000 déjà donné à la compagnie en argent et en travaux, la somme de $35,000,000. Mais il n'est pas un homme sérieux, ayant étudié avec soin toute la question, qui dise que ces $35,000,000 doivent être considérés comme perdus. Je ne m'occupe pas de ces pseudo-prophètes qui prétendent que le gouvernement ne réclamera jamais le montant de sa créance. Nous savons combien peu de risques ils courent si leurs prédictions ne se réalisent pas. Personne n'a le droit de raisonner sur cette hypothèse, parce que personne ne sait quel sera le gouvernement de demain. Mais si le pays ne court jamais d'autre risque que celui de posséder pendant de longues années le gouvernement actuel, je puis affirmer de la manière la plus formelle que chaque sou de ces $35,000,000 sera considéré comme un placement sûr et un dépôt sacré. Nous n'avons pas dépassé la mesure de la libéralité d'un gouvernement sage; nous avons su respecter la limite entre l'utile et l'excessif. Aller plus loin aurait mérité au gouvernement le reproche d'extravagance; refuser cette aide aurait pu exposer le pays à un désastre. Et je suis prêt à déclarer que la plus forte garantie que les $35,000,000 seront fidèlement administrés comme partie du patrimoine du peuple, c'est le sentiment de responsabilité qui pèse sur le gouvernement comme il pèsera sur tout gouvernement futur. Aujourd'hui il est un fait certain, c'est que la garantie de 3,327 milles de chemin et de 21,246,600 acres de terre pour la somme de $35,000,000 est indiscutable et absolument sûre. Chacun sait que la compagnie a réalisé pendant les quatre dernières années, $8,702,086 comme produit de la vente de ses terres, en dépit des difficultés qu'elle a rencontrées sur sa route. L'an

dernier, les recettes des tronçons du Pacifique en opération ont donné le résultat suivant :

	Recettes.	Dépenses.	Surplus.	Deficit.
Janvier........	$274,645	$401,915	....	$127,270
Février........	224,638	363,965	....	139,326
Mars..........	279,575	359,275	....	75,700
Avril..........	343,966	318,938	$25,027	
Mai............	424,556	349,739	74,816	
Juin...........	550,661	399,030	151,631	
Juillet........	549,367	394,673	154,694	
Août..........	565,814	383,983	181,830	
Septembre.....	639,839	407,628	232,211	
Octobre.......	735,731	438,082	297,448	
Novembre.....	640,573	395,160	245,213	
Décembre.....	521,552	350,236	171,315	
	$5,750,521	$4,558,630		

ou un total de près de $6,000,000 de recettes, donnant un revenu net de $1,191,891. Nous pouvons aisément prévoir les résultats à venir, lorsque nous pensons qu'un tel succès a été obtenu quand il n'y avait encore que 2,000 milles de chemin en bon état d'exploitation, soit une proportion de $3,000 par mille.

N'avons-nous pas sous les yeux l'exemple du Northern Pacific, moins bien situé que la ligne canadienne puisqu'il n'a pas de débouché en propre à Minneapolis ou Duluth ? Et cependant le trafic local seul a donné les résultats suivants pour les dix mois expirés le 30 mai 1885, à peine un an et demi après son achèvement :

Recettes brutes pour les 10 mois expirés le 30 mai 1885 (plus de $5,000 par mille)........................	$10,218,941
Frais d'exploitation..	5,518,235
Revenu net pour 10 mois..........................	$ 4,700,706
La longueur totale du Northern Pacific y compris les embranchements et les lignes affirmées est de	2,546 milles.
Obligations foncières au 31 décembre (vente au-dessus du prix........................	$69,536,221
Stock privilégié.....	39,255,565
Stock ordinaire..............	49,000,000
	$157,791,786

Frais annuels.

Intérêts sur les obligations	$4,050,648	
Loyer des lignes affermées......................	776,000	
Autres dépenses fixes..........................	493,918	
		5,320,566

Si la mesure actuelle est adoptée, voici quelles seront les obligations de tout le chemin de fer du Pacifique canadien :

Obligations, $20,000,000 à 4 p. c....................	$800,000
do 15,000,000 à 5 p. c....................	750,000
Intérêt sur prix d'achat du Q. M. O. & O.......	175,000
do do Canada Central......	58,400
do do obligations foncières..	180,000
Loyer des lignes affermées..............................	778,000
Total..	$2,741,400

L'intérêt des autres $10,000,000 n'est imputable que sur les terres vendues annuellement. La compagnie retirera l'an prochain le bénéfice des recettes de près de *4,000 milles* de voie en exploitation d'un océan à l'autre, sans avoir à payer tribut à d'autres lignes, comme c'est le cas pour le Northern Pacific. En allouant seulement $3,000 par mille, ce qui est $2,000 de moins que pour le Northern Pacific, vous avez pour l'année, un total de $12,000,000 de recettes brutes. Déduction faite de 70 p. c. pour frais d'exploitation (le Northern Pacific a réduit son tarif à près de 50 p. c.) il reste à titre de recettes nettes une somme de $3,690,000. Je ne pense pas que l'on puisse discuter la garantie des terres pour nos $10,000,000. Autrement, l'aide que nous avons prétendu donner n'aurait été qu'illusoire; et la tentative de déprécier la valeur des terres, serait l'argument le plus puissant pour démontrer la nécessité d'augmenter les paiements en argent, car le pays, par l'organe de ses représentants, a démontré assez de fois la nécessité d'une ligne trans-continentale.

Si *nos terres valent quelque chose, elles doivent* au moins valoir dans le moment, $0.50 l'acre, et c'est à peine le montant de notre avance à la compagnie qui nous a *donné ses terres comme garantie. Mais je suis certain* de ne pas être contredit en affirmant que les terres valent aujourd'hui $1.50 l'acre, et qu'elles augmenteront en valeur dans la même proportion que le capital qu'elles représentent s'il était placé à 4 pour cent par année, par la raison du courant d'émigration, en le supposant même très modeste, qui se dirigera vers le Nord-Ouest pendant les 25 années à venir. Les résultats obtenus par d'autres compagnies de chemins de fer me donneraient toute raison de mentionner un chiffre plus élevé que celui que je viens de donner. Je ne crois pas que nous devions attendre un an pour le remboursement de l'emprunt temporaire de $5,000,000; les $8,000,000 d'obligations de la compagnie seront bientôt pris sur le marché lorsque les recettes du chemin auront démontré la sûreté du placement. Nous restons donc porteurs de $20,000,000 d'obligations de la compagnie, garanties par une première hypothèque. La dette réelle totale est de $35,000,000, de sorte que nous sommes détenteurs de $20,000,000 au même titre

que d'autres porteurs au chiffre de $15,000,000, et comme premiers créanciers de la compagnie. La dette réelle totale de la compagnie constitue une première charge sur les lignes suivantes :—

		Milles.
Callander	à Coal Harbor	2,565
Winnipeg	à Stonewall	18¼
do	à Manitou	102½
do	à St. Vincent	64¾
do	à West Selkirk	22
do	à Colville Landing	2
do	à West Lynn	15
do	à Maryland	51
Rosenfeld	à Gretna	14
	Total	2,854½

Ce qui constitue une charge fixe de près de $12,237 par mille. Mais la dette est, en outre, garantie par les lignes de Callander à Ottawa, 225, et de Carleton-Place à Brockville, 46 milles ; soit un total de 271 milles. Si l'on considère que le montant dû sur ces deux dernières lignes n'est que de $1,600,000, ou $5,900 par mille, la charge fixe sur la totalité du chemin n'excède que légèrement $11,000. Et si l'on ajoute à cela la valeur du matériel roulant de la compagnie qui ne sera pas moindre que $11,000,000 ; si l'on tient compte de ses immenses propriétés à Montréal, Ottawa, Winnipeg, et sur tout le parcours de la ligne jusqu'à Coal Harbor, propriétés que le développement naturel du pays fait augmenter en valeur tous les jours ; si l'on considère ses ateliers, aussi immenses qu'ils sont coûteux, et ses steamers, nous pouvons rire en toute sûreté de l'idée que nos garanties ne sont pas égales aux avances que nous avons faites.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique, une fois terminé, sera sous le rapport des recettes, supérieur à toute route transcontinentale en Amérique, et l'égal au moins des meilleures lignes de l'Amérique du Nord. Quelques-unes pourront avoir un mouvement plus considérable et un plus fort volume d'affaires, mais aucune n'arrivera à une position meilleure, si l'on compare sa valeur actuelle avec ses obligations et l'avenir de son trafic. Notre chemin représentera les valeurs suivantes :—

Construit par le gouvernement	$29,600,000
Subsides en argent	25,000,000
Prêt de l'an dernier	30,000,000
Montant prélevé par la présente mesure	15,000,000
Stock payé	29,568,123
Obligations foncières	8,702,086

Boni	238,600
Emplacements de villes et cités	504,675
Recettes	1,456,318
	$140,067,800
Moins déposé et payé pour dividendes et intérêts, disons	20,000,000
Montant total dépensé sur la ligne	$120,400,000

En d'autres termes, notre marge de garantie est de 350 pour cent; et si nous voulons pousser jusqu'au ridicule dans nos suppositions de faillite, afin de nous assurer de la manière la plus minutieuse de la valeur de nos sécurités, si nous abordons l'hypothèse absurde de la suspension du chemin, par l'abandon des actionnaires intéressés dans l'entreprise, il nous resterait encore comme valeurs réalisables :

Matériel roulant	$10,000,000
Rails, etc., etc	10,000,000
Ateliers	1,500,000
Steamers	500,000
Propriétés de villes	1,000,000
Stations nouvelles et facilités de termini, élevateurs et autres améliorations à compléter au moyen de la présente mesure	2,900,000
Lignes télégraphiques	1,000,000
Montants payés sur les embranchements depuis Callander jusqu'à l'océan	15,000,000
21,000,000 d'acres de terres	21,000,000
Total	$62,900,000

J'ai supposé cette éventualité impossible pour démontrer les prétensions absurdes de ceux qui disent que nous pourrions être exposés à perdre le capital du prêt, et pour faire voir en même temps jusqu'à quel point notre placement est sûr. J'avais donc toute raison de dire, M. le président, que le prêt de l'an dernier, et celui de cette année ne peuvent être classés parmi les subventions; que nous n'en perdrons pas un sou, et qu'ils ne nous obligeront pas à débourser un sou d'intérêt. En revanche, nous aurons hâté de cinq années l'achèvement du Pacifique, et en agissant ainsi nous avons dégrevé le chemin de plusieurs millions. Les dividendes sur le capital, pendant la construction, représentent un montant considérable. Comme il faut que l'argent des particuliers rapporte toujours son intérêt, et qu'un chemin en construction ne peut donner de recettes d'exploitation, il avait été convenu que la compagnie paierait un dividende de 5 pour 100, à même le capital, pendant la durée de la construction. Il a été mis de côté 3 pour 100 pour cette fin; mais la compagnie aurait eu à payer 2 pour 100 sur $65,000,000 pendant cinq ans, soit $6,500,000 dont nous épargnons la dépense; et il peut se faire que le chemin

réussisse tellement bien qu'il puisse payer immédiatement des dividendes. Nous avons, d'une autre manière encore, protégé la compagnie contre des dépenses stériles. Elle n'avait que deux moyens d'obtenir de l'argent par elle-même: en vendant des actions ou en plaçant des obligations sur le marché. L'état du marché prouve que les actions n'auraient pu guère se placer au-dessus du taux de 50 pour 100; la compagnie n'aurait donc pu, de ce chef, réaliser $17,500,000 qu'en en perdant autant, de sorte qu'on ne doit pas en tenir compte.

Quant à ses obligations, elle n'aurait pu les placer, l'an dernier, au milieu de l'incertitude résultant de l'inachèvement du chemin et de ce terrible "inconnu" qui gouverne toujours les hommes d'affaires, à un prix plus élevé que 80. Sur $45,000,000, la compagnie aurait donc perdu $9,000,000 d'un coup. Elle aurait eu à payer 5 pour 100 sur le tout, tandis qu'aujourd'hui, elle ne paiera que 4 pour 100 sur les $30,000,000 de l'an dernier. Ce gain de $300,000, pendant six ans, représente $1,800,000. Voilà donc un gain net de $17,300,000 que nous avons procuré à la compagnie, sans nous appauvrir d'un sou et, au lieu de passer dans le gousset des capitalistes européens, ces $17,000,000 auront été dépensés à notre profit dans les nombreux embranchements et les améliorations que la compagnie s'est trouvée en état d'exécuter, grâce à cette sage politique.

Tout ce que nous épargnons au chemin du Pacifique est une épargne pour le pays. Les gouvernements n'existent pas pour spéculer; ils ne sont là que pour administrer les intérêts du peuple avec le plus de fruits possibles. Les chemins de fer deviennent de plus en plus des institutions nationales, ils remplacent les grandes routes, et même la navigation. Quoiqu'un chemin de fer appartienne nominalement à des actionnaires, il n'en est pas moins la propriété d'un pays; il entre dans son meilleur actif, et plus un chemin de fer est riche et puissant, plus la fortune nationale s'en est accrue. Et si l'intervention du gouvernement a eu pour effet de laisser au-delà de $17,000,000 dans la caisse du Pacifique, c'est le pays entier qui peut se glorifier de ce gain. Nous en retrouverons les effets partout: dans les améliorations de la voie, dans le confort aux voyageurs, dans l'expédition des marchandises, dans la multiplication des communications, dans l'abaissement des tarifs. Car enfin les opérations d'un chemin de fer suivent les obligations dont il est grevé. Il est difficile pour un chemin de fer écrasé par son passif de donner toute la mesure de son efficacité. C'est pourquoi je ne crains pas d'affirmer que le Pacifique canadien sera bientôt à la tête de toutes les lignes

transcontinentales, parce que pas un sou des sommes dont il sera responsable n'aura été mal appliqué. Prenez la route la plus prospère de nos voisins, l'*Union and Central Pacific.* Ce chemin est aujourd'hui long de 3,050 milles, et il est grévé du passif suivant :

Obligations, 1ère hypothèque	$138,131,332
do envers les Etats-Unis	75,263,232
Capital payé	120,144,000
Total.	$333,538,564
Dette du chemin par mille	$ 109,357
Dette par mille indépendamment des actions souscrites	70,000
Dette par mille, indépendamment des avances du gouvernement	42,000

En supposant la part afférant au gouvernement effacée, en mettant de côté les intérêts aux actionnaires, il reste encore une dette de $40,000 par mille sur l'*Union and Central Pacific*, tandis que, dans les mêmes circonstances le Pacifique canadien n'est responsable que de $13,000 par mille. Si nous passons au *Northern Pacific*, dont la longueur totale est de 2,549 milles, nous le trouvons grevé des montants suivants :

Obligations	$ 50,122,200
Actions	109,749,464
Total	$159,871,664
Soit par mille	62,800
Obligations, par mille	19,700

Le *Southern Pacific*, qui a 4,051 milles de long avec ses embranchements, a les charges suivantes :

Obligations	$85,617,200
Actions	152,459,700
	$238,076,900
Total, par mille	58,785
Obligations seulement par mille	21,140

En prenant le total des obligations du Pacifique canadien sur 3,327 milles, nous trouvons :

Obligations	$35,000,000
Sur Q. M. O. et O. et Canada Central	5,500,000
Actions (moins $15,000,000 déposés)	50,000,000
Total	$90,500,000
Total par mille	27,200
Total pour obligations	12,000

En sorte que nous avons le résultat suivant :

	Charges totales.	Obligations.
Pacifique canadien, par mille	$ 27,200	12,000
Northern "	62,800	19,700
Union "	109,357	70,000
Southern "	58,785	21,140

Si les choses en restaient où elles sont, nous pourrions dire que le Pacifique canadien sera grevé d'une dette de $12,000 seulement par mille, pour une route allant de l'Atlantique au Pacifique, tandis que les routes américaines s'arrêtent toutes à mi-chemin et dépendent pour leurs issues d'autres chemins de fer qui absorbent une partie de leurs profits. Mais il y a autre chose à prévoir en faveur du Pacifique canadien ; c'est que si les 21,246,600 acres de terres se placent, disons à $1.50 l'acre, pour qu'on ne puisse discuter nos chiffres, la compagnie, déduction faite de 6,666,666 acres pour les $10,000,000 revenant au gouvernement encaissera $21,869,900 pour les 14,579,934 acres restant, ou plus de la moitié de ses obligations, ce qui réduirait la dette réelle du chemin à moins de $6,000 par mille. Et pourquoi le Pacifique ne vendrait-il pas ses terres ? Elles sont les mieux situées puisqu'elles sont le long de la voie ferrée. Elles sont d'une grande fertilité ; elles souffrent moins du froid et de la neige que celles du Northern Pacific. Qu'on n'oublie pas qu'au pied des Montagnes Rocheuses, il ne tombe que six pouces de neige, par hiver, et qu'en général toutes la section des prairies ne reçoit que de 20 à 24 pouces de neige, quand il en tombe 50 pouces à Toronto et 74 à Montréal. Les cultivateurs et les éleveurs d'animaux ont à leur disposition ce que n'ont pas les Américains dans une aussi large mesure, le marché du Royaume-Uni ; et la chose est tellement frappante que les habitants du Montana transportent leur blé sur le côté canadien pour en avoir un meilleur prix, tandis que les éleveurs américains ont déjà fait des démarches sérieuses pour faire passer leurs animaux par le Nord-Ouest. Comme la distance entre Coal Harbour et Montréal n'est que de 2,911 milles, tandis qu'entre Tacoma et New-York, il y a 3,457 milles, il est évident que quel que soit le point où se fixe un émigrant il sera, le long de la route canadienne toujours plus rapproché du littoral du Pacifique ou du littoral de l'Atlantique en proportion de ce gain de 546 milles dans la distance.

Prenez deux localités sur le même méridien, par exemple Swift Current sur le Pacifique canadien et Billings sur le Northern Pacific, vers le 109e degré. Eh bien ! la distance de Billings à New-York est de 2,359 milles, tandis que celle de Swift Current à Montréal n'est que de 1,941 milles ; différence de 418 milles en faveur du Pacifique canadien. La station du Northern qui correspond à Winipeg est Moorhead. Moorhead est à 1,660 milles de New-York, tandis que Winnipeg n'est qu'à 1,430 milles de Montréal. Et pendant que le Northern ne peut desservir ses immigrants qu'en passant par les exigences de plusieurs autres compagnies

entre Saint-Paul et New-York, ayant à choisir, pour la section de New-York à Chicago, entre le Pennsylvania, l'Erie, le New-York Central et le Baltimore et Ohio, entre le Chicago, Milwaukee et Saint-Paul, le Chicago et Northern et le Chicago, Rock Island et Pacific pour celle de Chicago à Saint-Paul, la ligne canadienne est seule à contrôler les tarifs et les facilités de transport et à profiter des recettes provenant du mouvement d'émigrants qu'elle aura stimulé. Ajoutons que la zône fertile est plus longue sur le parcours canadien que sur le parcours américain. Entre Winnipeg et Calgary, au pied des Montagnes Rocheuses, il y a 839 milles de chemin, tandis que sur le Northern, les Montagnes Rocheuses commencent à Livingstone, à 757 milles de Moorhead, et malgré cet excédant de terres fertiles, Calgary n'est qu'à 2,269 milles de Montréal, tandis que Livingstone est à 2,419 milles de New-York. De plus, Calgary n'est qu'à 644 milles de Coal Harbour, sur l'océan Pacifique, tandis que Livingstone se trouve distant de Seattle de 1,036.

Mais puisque nous en sommes à parler des terres, et que cette question est inséparable de l'idée financière qu'elle comporte, puisque nous les acceptons en garantie, je ferai remarquer en passant que l'opposition ne m'accuserait pas d'exagération si je fixais péremptoirement la valeur de ces terres à $1.50 l'acre, car, à plusieurs reprises, elle a exprimé son opinion sur ce point, et elle a voulu forcer cette Chambre à déclarer que les terres du Pacifique valent plus que $2 l'acre. L'honorable chef de l'opposition lui-même a pris beaucoup de soin à développer cette thèse que les terres devaient valoir au-delà de $2 l'acre. Il disait le 15 décembre 1880 :—



Mais quelle est la valeur de ces terres ? Elles doivent se trouver dans un rayon de 24 milles de la ligne. Le gouvernement les a évaluées pendant les vacances qui ont précédé la dernière session ; et il a basé sur cette évaluation le prix qu'il a fixé pour la vente de ces terres. Il a confirmé son évaluation en demandant aux Chambres de la sanctionner, à la session suivante, et en la déclarant tout à fait modérée. Il s'y est encore tenu et l'a confirmée de nouveau, lorsqu'il a demandé à la Chambre de l'autoriser à continuer ses travaux d'après ces principes. Et lorsqu'il déclare que la vente de ces terres paraît devoir se faire dans de bien meilleures conditions aujourd'hui que l'an dernier, n'est-ce pas dire encore une fois qu'il ne les a pas évaluées trop cher ? Suivant cette évaluation *que nous prendrons pour minimum de la valeur des terres dans le rayon de vingt-quatre milles le long du chemin de fer, nous pouvons fixer la valeur de ces terres, en moyenne, à $4.04 l'acre.* * * * *

Il ne sera peut-être pas inutile de prouver, par un document public, la valeur présumée de cette subvention. J'ai sous les yeux le prospectus de la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest, qui place en ce moment-ci ses obligations sur le marché de Londres. Voici ce qu'on y peut lire :

"La longueur de ce chemin de fer est de 295 milles, dont la première section, 119 milles est donnée à l'entreprise, et 50 milles doivent être

mis en exploitation au 1er septembre 1881. Le gouverneur général a approuvé un rapport du Conseil Privé du Canada recommandant qu'il soit accordé à la compagnie une subvention au taux nominal—remarquez bien, au taux nominal—de $1 l'acre, d'une étendue de terres égale à 840 acres par mille, à partir de la fontière sud-ouest de la province.

De sorte que, en réalité, ces terres sont situées en dehors de la province de Manitoba. La vente de ces terres réalisée avec prudence devrait suivant le prospectus, produire une somme de £2,000,000 sterling ou $10,000,000, et la compagnie a déjà refusé des offres de $5.00 l'acre pour des lots considérables. Cette ligne doit coûter £3,000 sterling ou $15,000 par mille, et les heureux actionnaires (s'il y a parmi eux des membres du parlement, j'espère qu'ils partageront avec nous tous) ont devant eux la perspective d'avoir un chemin de fer admirablement adapté au commerce, construit sans bourse délier et de réaliser probablement un bénéfice de quatre à cinq millions sur le produit de la vente de leurs terres."

Il y a donc M. le président, des terres d'une très grande valeur en dehors des limites du Manitoba, qui ne sont pas situées dans le rayon des vingt-quatre milles du Pacifique canadien. On peut donc mettre ces terres à la portée de la colonisation au moyen de chemins de fer, et leur donner ainsi une valeur de $4 ou plus l'acre, et ces chemins de fer seront en outre admirablement adaptés au commerce et leur exploitation donnera de bons profits

L'opposition entière a accepté ces vues et ces calculs, et elle s'en est prévalu pour déclarer exorbitantes les conditions du contrat de 1881 avec le syndicat du Pacifique. Et l'honorable député de Huron-Sud, en conséquence, proposa le 26 janvier 1881 :

Que le contrat concernant le chemin de fer du Pacifique canadien entraîne, pour le pays, en ce qui concerne cette entreprise, une dépense totale d'environ 60 millions de piastres, sans compter les intérêts, et la cession de 25 millions d'acres de terres choisies *valant, suivant l'estimation faite par le gouvernement*, l'an dernier, au moins $79,500,000, formant une somme totale d'à peu près $140,000,000, tandis que le gouvernement n'évalue le coût du chemin de fer lui-même qu'à $84,000,000 ; que la somme que l'on propose de donner est excessive, et que le contrat est au plus haut point inacceptable.

Inutile de dire que tous les honorables députés qui composent la loyale opposition de Sa Majesté votèrent pour cet amendement. On cherchera à dire aujourd'ui que dans le discours comme dans ce vote, l'opposition ne faisait que mettre en relief l'évaluation du gouvernement, sans se prononcer elle-même ; mais cette tentative serait puérile puisque l'opposition non-seulement la cite, mais encore l'adopte ; et l'honorable chef de l'opposition le déclare en disant : " *Suivant cette évaluation que nous prendrons pour minimum de la valeur des terres*, nous pourrons fixer la valeur de ces terres en moyenne à $4.04 l'acre "......................
"*Il y à donc des terres* d'une très grande valeur en dehors des limites du Manitoba." Et l'amendement lui-même implique l'assentiment de l'opposition à cette évaluation quand il dit "sans compter la cession de 25,000,000 d'acres de terres choisies valant au moins $79,500,000." Les mots ajoutés,

suivant l'évaluation faite par le gouvernement ne sont là que comme argument, pour donner plus de force à l'affirmation que les terres valent beaucoup. Autrement pourquoi l'opposition aurait-elle déclaré cette somme *excessive*, si elle ne l'avait pas cru réelle? Pourquoi l'honorable chef de l'opposition aurait-il déclaré qu'il prenait un *minimum d'évaluation*, s'il n'avait pas cru ce minimum bien fondé?

On me dira que nous n'aurions que faire de ces 21,000,000 d'acres de terres s'ils nous revenaient, parce que nous possédons un territoire de 300,000 milles carrés, c'est-à-dire 200,000,000 d'acres. Mais quand nous en déduisons les lacs, les rivières et les marécages impraticables, il n'en reste déjà plus que 160,000,000, dont la moitié n'est propre qu'au pâturage et à l'élevage. Il n'y aura jamais sous culture que 80,000,000 d'acres de terre dignes d'être cultivées, et donnant un rendement profitable; et ce chiffre cesse d'être une quantité fantastique ou embarrassante, car 13,500 émigrants par année, prenant chacun 320 acres épuiseraient le tout en vingt années. Il y a 900 milles entre Winnipeg et le pied des Montagnes-Rocheuses. Ces 900 milles donnent par conséquent 45 sections de blocs de 20 milles carrés chaque côté du chemin ou 90 en tout. C'est-à-dire qu'il n'y a que 23,000,000 d'acres de terre, le long du chemin de fer dans la section des prairies, ce qui donne tout de suite un aspect bien différent à la question des terres qui prennent immédiatement une valeur bien supérieure à celles situées ailleurs. La compagnie du Pacifique ne peut elle-même en recevoir que 45 sections, quand elle a droit à 98 blocs de 256,000 acres. Elle aura donc à prendre 13,568,000 acres, soit en dehors de la prairie, soit dans une zone éloignée du chemin de fer; et s'il lui plaît d'élever le prix de ses terres, le long de la ligne pour se défaire des moins avantageuses, elle peut aujourd'hui le faire. C'était bien, dans les temps un des inconvénients en prévision. Mais comme il s'agissait de prêter une aide non pas apparente, mais efficace à la compagnie qui construirait le chemin, il fallait ou donner les terres sans restriction où leur substituer de l'argent. Imposer des obligations dans la disposition de ces terres, c'était en rendre le placement impossible, parce que le monde financier n'aurait pas voulu faire d'avance sur une propriété possédée conditionnellement. Il fallait tout ou rien. Je ne saurais mieux faire que de citer les résolutions 8 et 9 que le gouvernement fit adopter par cette Chambre, le 12 mai 1879, pour établir jusqu'à quel point il comprenait les inconvénients de ce système. Les voici:

8. *Résolu*, que le fait de retirer de la vente et de la colonisation les terres à 20 milles de chaque côté du tracé adopté du chemin de fer du

Pacifique, a eu pour effet en partie, de diriger les colons au sud et à l'ouest du lac Manitoba.

9. *Résolu*, que dans l'état actuel des choses, il est désirable d'allier l'encouragement de la colonisation avec la construction du chemin de fer canadien du Pacifique à l'ouest de la Rivière-Rouge.

A six heures, M. le président lève la séance.

Séance du soir.

M. CHAPLEAU : Lorsque la Chambre a suspendu la séance, j'allais dire que si la nécessité força le gouvernement en 1881, de s'éloigner de cette ligne de conduite, c'est parce qu'il n'était pas prudent de nous engager plus avant dans les déboursés en argent, sans connaître exactement les ressources de la compagnie, la valeur et le bon esprit des hommes qui la conduiraient, et la possibilité de construire le chemin ; mais il ne perdit jamais de vue l'occasion de revenir à une politique plus favorable à la colonisation ; et c'est ce que nous avons fait cette année, en reprenant, pour ainsi dire, le contrôle de ces terres, et en en forçant la vente dans certaines conditions. L'opposition devra être unanime à approuver ce plan qu'elle fut unanime à proclamer le 27 janvier 1881, quand M. Rinfret proposa :

Que le contrat concernant la construction du chemin de fer du Pacifique canadien contient une clause à l'effet de céder à la compagnie 25 millions d'acres de terres choisies dans le Nord-Ouest, mais qu'il ne contient pas, comme il le devrait, de clause à l'effet de forcer la vente de ces terres aux colons à un certain prix fixé comme prix maximum ; que l'absence d'une telle clause permettra à la compagnie d'empêcher à son gré la vente des terres pour longtemps, et pourra ainsi entraver le progrès du pays et augmenter les misères et difficultés des premiers colons ; et que pour ces raisons, le contrat est inacceptable.

La résolution était alors bien inopportune ; car, comme je l'ai dit, accepter dans le temps cet amendement de l'opposition, c'eut été rendre l'octroi des terres illusoire, parce que nous aurions mis la compagnie dans l'impossibilité de négocier une seule obligation garantie par ces terres. Mais aujourd'hui que la condition de la compagnie est tout à fait changée, et que l'expérience a convaincu les hommes d'affaires que le secours financier provenant de ces terres ne saurait être immédiat, nous avons appliqué le principe émis par les conservateurs en 1879, et réaffirmé par les libéraux en 1881, savoir qu'il est possible et nécessaire de concilier l'encouragement du Pacifique avec le développement de la colonisation. Nous ne tenons pas à ce que la compagnie fasse une fortune avec ces terres en les mettant de côté pour les vendre dans dix ans, vingt ans ; nous voulons qu'elles aident immédiatement à la construction du chemin. Il n'est pas en notre pouvoir de forcer les capitalistes anglais à

avancer des fonds sur cette garantie ; et dès lors nous n'avons d'autre alternative que de nous mettre à leur place, nous qui connaissons la valeur des propriétés offertes. En le faisant nous ne nous appauvrissons pas d'un sou, nous ne risquons rien, et nous contrôlons le développement du Nord-Ouest. Il peut se faire que mon attente ne soit pas partagée par plusieurs membres de cette Chambre, et entre autres par l'honorable chef de l'opposition, qui a déjà consignées, dans *Les Débats*, plusieurs manières de voir sur le développement du Nord-Ouest ; et comme ces manières de voir ne sont pas uniformes, il choisira celle qui lui convient le mieux pour combattre mes idées. J'irai au-devant de ses désirs, en les rappelant à cette Chambre. En ouvrant *Les Débats* à la page 1055 de l'année 1880, j'y trouve, le 5 avril, le dialogue suivant :

Sir JOHN A. MACDONALD : On croit, d'après les meilleures informations que nous pouvons nous procurer, que 20,000 personnes sont allées au Nord-Ouest l'an dernier.

M. BLAKE : Il n'en est pas allé plus du dixième de ce nombre.

Sir JOHN A. MACDONALD : Si nous pouvons en juger par les rapports que 50,000 iront cette année, mais mettons ce nombre à 25,000 (cette année). Je demanderai à l'honorable député de Lambton s'il ne croit pas que ce nom——

M. MACKENZIE : Je ne le crois pas. Je ne crois pas non plus que 20,000 émigrants y soient allés l'an dernier. Je crois que beaucoup iront, mais pas en aussi grand nombre qu'on vient de le dire.

Sir JOHN A. MACDONALD : Alors l'honorable monsieur est la première personne que j'aie encore entendue dire que 25,000 n'était pas une évaluation trop faible. Ce nombre, bien entendu, comprend les enfants aussi bien que les adultes. D'ordinaire, les familles se composent, en moyenne, de cinq membres. Si vous prenez quatre comme base d'estimation, sur 25,000 ou 24,000 personnes qui s'y rendent, vous aurez 5,000 chefs de familles occupant des lots comme homesteads ou par préemption.

L'expérience a prouvé que le chef du gouvernement avait raison, et comme j'ai déjà démontré sur un autre point que les prophéties de l'opposition n'ont pas eu de chance sur le compte du Pacifique, je me demande parfois quel est le moment où le parti libéral est sincère dans son action : Est-ce quand il combat, non pas le gouvernement, mais la politique même du Pacifique ? Ou bien quand il prétend défendre le principe de la construction même du Pacifique ? Car dans la même session de 1880, mais un mois plus tard, quand le gouvernement proposa de mettre 1,000,000 d'acres de terre de côté pour construire le Pacifique avec le produit des ventes, voici la motion que nous trouvons dans les journaux de la Chambre, séance du 5 mai :

L'honorable M. Blake propose que les terres du chemin de fer ne soient vendues qu'à la condition qu'elles soient établies de fait.

D'après l'arrangement accepté par le gouvernement Mackenzie, dont faisait partie l'honorable chef actuel de

l'opposition, le Canada s'était engagé à construire le Pacifique, du moins de Port-Arthur à Port-Moody pour 1890. En l'année 1880, il restait donc dix ans pour terminer ces travaux; et au moment que la Chambre décidait de ne compléter les travaux qu'avec le produit des terres, dont le prix était fixé à $1 l'acre, l'honorable député de Durham voulait faire stipuler que la vente de ces terres ne s'effectuerait qu'en faveur de ceux des colons qui iraient s'y établir immédiatement, comme il aurait fallu vendre à peu près 80,000,000 d'acres de terre à $1.00, pour réaliser le montant voulu, c'était ni plus ni moins que 50,000 familles par année que le Nord-Ouest devait recevoir, à raison de 160 acres par chef de famille. Je ne ferai pas à l'honorable chef de l'opposition l'injure de croire qu'il désirait se soustraire aux obligations solennelles contractées par le Canada, et à l'injonction formelle de nos statuts qui ordonnaient de pousser les travaux aussi vigoureusement que possible pour prouver notre bonne foi envers la Colombie. Il était donc à sa manière favorable à la construction du Pacifique, et s'il voulait mettre la condition de l'établissement de fait à la seule source de revenus que le pays aurait dorénavant à sa disposition pour l'accomplissement de cette entreprise, c'est qu'il était convaincu que son plan était réalisable, et que le Nord-Ouest recevrait 50,000 familles par année payant argent comptant leurs lots de préemption. Je suppose qu'il avait adopté pour cette circonstance particulière l'opinion qu'il avait émise le 5 mars 1875, différant complètement de celle que j'ai mentionnée il y a un instant. En 1875, j'aurais été de son avis quand il disait :

"Vous ne pouvez espérer attirer l'émigration dans un pays au-delà d'une certaine moyenne. Vous devez consulter l'expérience des Etats de l'Ouest. A une date récente où les chemins de fer se développaient le plus rapidement dans les Etats les plus rapprochés de nos territoires du Nord-Ouest, vous observerez que même leur progrès étonnant n'a été aucunement aussi extraordinaire que celui que l'honorable député de Northerberland nous dépeint comme devant se réaliser dans le Nord-Ouest. J'espère que nous verrons cette région progresser *plus fortement que les Etats de l'Ouest dans ces dernières années. Je vise à surpasser la rapidité avec laquelle se sont peuplés leurs territoires.*

M. le président, je n'irai pas si loin que l'honorable député quand il adoptait une manière de voir qui aurait exigé 50,000 familles par année. Je me contenterai d'une assez faible portion de ses espérances. Si l'on trouvait que pour disposer de 21,000,000 d'acres de terres en dix années, il ne faut que 13,000 familles, personne ne pourrait s'inscrire contre nos calculs. Si la moitié des familles prenait deux lots, il suffirait de 8,625 familles par année, disons à peu près 35,000 âmes, pour épuiser la vente de ces terres, chose qu'il est certainement permis d'espérer avec les

chiffres que je viens de donner pour les années dernières. J'ai mentionné il y a un instant la vente de ces terres à $1 l'acre; mon opinion personnelle serait sans hésitation en faveur d'une vente régulière à $1.50 l'acre. Il est naturel que ces terres soient plus recherchées que les autres, parcequ'elles sont situées pour la plus grande partie le long du chemin de fer. Si le Pacifique était dans la nécessité de vendre ses terres à un prix élevé pour combler un déficit considérable, comme les lignes américaines sont obligés de le faire, il nous faudrait bien subir cet état de choses, mais la colonisation en éprouverait des retards. Aujourd'hui cet espèce de monopole n'est pas à craindre; le gouvernement reprend le contrôle dont il s'était départi. Si nous pouvons vendre ces terres $1.50 l'acre, sans commettre d'injustices envers le Pacifique, faisons-le. Ce qu'il nous faut, c'est de la population. Le jour où il y aura deux cents mille blancs de plus dans le Nord-Ouest, nous n'aurons pas besoin de dépenser de millions pour nous protéger contre les sauvages. L'émigration sera la sauvegarde du territoire. Quand on a entrepris la construction du "Northern Pacific," les ingénieurs étaient accompagnés de régiments de l'armée des Etats-Unis. Du 20 juillet au 22 novembre en 1872, l'ingénieur Hayden, par exemple, a dû être protégé par 400 soldats qui ont eu constamment à se battre contre les sauvages, dans la vallée de la Yellowstone. En 1873, il fallut porter cette force à 1,700 hommes. C'est en 1876, qu'eut lieu le massacre de Custer, sous le méridien de Battleford, entre les rivières Rosebud et Bighorn, sur le "Northern Pacific." Cette guerre s'est continuée en 1877, et je pourrais dire jusqu'au moment où le chemin de fer y a fait pénétrer le mouvement et la vie.

Qui s'occupe aujourd'hui des sauvages dans le Montana? Une autre raison me fait vivement souhaiter de voir le Nord-Ouest se remplir rapidement, c'est qu'il pourra offrir un marché de consommateurs à nos manufacturiers. En face de ce qui se passe chez nos voisins, nous avons le droit de compter sur le prompt développement du Nord-Ouest, et sur la vente de nos terres. Dans le cours de l'an dernier l'"Union Pacific" seul a placé 4,342,200 acres au prix de $6,000,000. Il a été vendu, l'an dernier, dans le territoire des Etats-Unis, un total de 18,300,000 d'acres de terres. Nous en avons autant qu'eux, plus qu'eux; elles sont plus fertiles, plus rapprochées de la mer et moins dispendieuses. Le prix moyen des terres américaines est de $3.40 l'acre. Les compagnies de chemins de fer sont tellement obérées qu'elles ne peuvent s'en départir à moins de $3. L'extrême limite de notre ambition est de vendre les nôtres $2; et s'il vaut mieux les



vendre à $1.50, ce n'est pas le Pacifique canadien qui sera dans notre chemin. Le Pacifique a cet avantage, cet immense avantage, c'est qu'ayant peu d'intérêts à payer la vente de chaque acre de terre sera pour lui un bénéfice. Aux Etats-Unis bien des compagnies ont succombé parce que les intérêts ont mangé le capital, et que la vente de leurs terres ne pouvait suffire au service des coupons. Nous aurions pu diminuer notre libéralité, et peut-être faire surgir tout de même un commencement de voie ferrée de l'Atlantique au Pacifique; mais je me demande si nous n'aurions pas précisément pris le moyen de perdre le bénéfice de notre subvention en forçant la compagnie à dépenser, en intérêts, l'argent que nous lui donnions pour faire le chemin. En accumulant ces chiffres j'ai en vue autre chose qu'une simple énumération. Il y a toute une situation économique à faire ressortir de cet état de choses; et si je n'ai pas la prétention de la résoudre, j'aurai du moins soumis aux esprits sérieux de ce pays et de la Grande-Bretagne le théorème qui s'imposera bientôt à l'économie générale des nations modernes: le bon marché et la célérité dans le transport. On a l'habitude de dire que les chemins de fer coûtent plus cher que la navigation; c'est vrai.

La main du Créateur nous a préparé gratuitement la grande route liquide, la main des hommes n'a pu créer la voix ferrée qu'à prix d'argent. Si, indépendamment du prix du chemin, vous mettez en regard le prix de revient d'une locomotive et des vingt cinq voitures qui composent un train, et le prix coûtant d'un bateau à vapeur, l'avantage sera en faveur du chemin de fer. Un bateau à vapeur de première classe, d'une capacité payante de 3,000 tonnes et représentant comme force motrice, neuf convois de trente wagons chargées de onze tonnes chacune, coûtera de $300,000 à $500,000, mais plus probablement ce dernier chiffre. Neuf locomotives coûteront $72,000 et 270 wagons de fret environ $125, mettons une somme de $200,000 pour le tout. Jusqu'ici le chemin de fer a l'avantage, car chaque tonne de marchandise emploiera, dans ce cas, un capital de $166⅔ par eau et de $66⅔ seulement par terre. Mais un steamer ne coûte en frais d'exploitation que $700 par jour de 300 milles, tandis que chaque convoi coûte en moyenne $300 par 300 milles, ou de $2,700 pour neuf convois; en d'autres termes chaque mille de transport par chemin de fer coûte autant que trois milles de transport par eau. On comprend avec quelle parcimonie il faut calculer les frais d'un chemin de fer, et qu'il est de la plus haute importance de réduire autant que possible la première charge dont il est grevé, les obligations privilégiées émises par le chemin pour sa construction et

son équipement. Moins un chemin de fer est grevé, plus il est en état de lutter contre ses rivaux. Supposez, par exemple, une quantité uniforme de trafic sur les différents chemins transcontinentaux suivants ; ce fret devra payer, abstraction faite des frais d'exploitation, l'intérêt suivant sur le prix de revient de ces chemins :—

Sur l'Union Pacific	$5,467	par mille.
" le Northern Pacific	3,200	"
" le Southern Pacific	2,939	"
" le Pacifique canadien	1,400	"

C'est-à-dire que chaque chemin de fer devra exiger, par mille, ce qui suit, pour ce service, disons sur un parcours de 1,000 milles :—

L'Union Pacific	$5.47	par tonne.
Le Northern Pacific	3.24	"
Le Southern Pacific	2.94	"
Le Pacifique canadien	1.40	"

Quand l'Union Pacific aura imposé un tarif de $5.47 par tonne, il se trouvera exactement dans la même condition que le Pacifique canadien qui aura exigé seulement $1.40. En d'autres termes, telle sera pour toutes fins pratiques la proportion de chaque ligne en prenant $0.01 comme base :

	Par tonne.
L'Union Pacific.	$1·00
Le Northern Pacific	0.57[illegible]
Le Southern Pacific	0.53[illegible]
Le Pacifique canadien	0.26[illegible]

Si ce n'est pas par un caprice que nous avons bâti le Pacifique canadien, si c'est dans l'intention de développer les grandes ressources du pays, et de créer de nouvelles industries et un beau trafic continental, nous savons ce qui nous reste à faire. Je ne puis le proclamer trop haut, ni le répéter trop souvent : abaissons le coût de construction du chemin de fer le plus possible, n'écrasons pas dès l'abord la compagnie par le souci d'une position financière difficile et de besoins pressants. Je suis persuadé que c'est le seul moyen d'obtenir la pleine mesure de la capacité productive du chemin, le seul moyen qui puisse laisser la compagnie libre d'employer son énergie et son activité à s'ouvrir de nouveaux champs d'exploitation.

Je sais que, jusqu'à présent, aucun des Pacifiques américains n'ont pu contrôler une tonne du commerce de transit entre l'Europe et l'Asie, sauf le cas d'une commande exceptionnelle d'œufs de vers à soie pour la France, et d'un très petit lot de fourrures pour l'Angleterre. Je sais que le blé même de la Californie n'est pas exporté en Europe par une route transcontinentale, et qu'il fait un voyage de 16,000 milles, de San-Francisco à Liverpool, par le cap Horn,



plutôt que de passer par New-York. J'ai lu les humbles aveux du fier Yankee confessant son inhabileté à résoudre ce problème, en présence des fiascos qui ont suivi ses efforts dans ce but. J'ai sous la main la déclaration de M. Whittley, agent de fret du Pacifique Central, persifflant l'honorable premier ministre pour ses tentatives d'attirer le commerce anglo-asiatique vers l'Europe par le territoire canadien, et qualifiant ses prévisions de stupides, avec d'autant plus d'autorité que le gouvernement accepte ses vues dans ses rapports officiels. Eh bien, M. le président, malgré ce qui est arrivé, malgré les assertions des hommes qui font autorité, dans la grande république, en fait de questions de chemins de fer, malgré l'admiration que j'éprouve pour la haute habileté qu'ont montrée nos voisins pour assurer le succès de leurs entreprises commerciales, rien n'a pu encore ébranler ma foi dans les conditions futures du commerce asiatique pour notre pays et notre grande route transcontinentale. Pour le commerce c'est surtout une question de coût, et il n'est pas facile de voir comment les chemins de fer américains pourraient songer à créer un trafic de ce genre, quand on met les distances en comparaison :

		Milles.
Par le Canal de Suez :—		
De Yokohama à Liverpool		11,275
Par New-York :—		
De Yokohama à San Francisco	4,650	
De San Francisco à New-York	3,320	
De New-York à Liverpool	3,040	
Total		11,010

Ce qui donne en faveur de New-York, sur la route de Suez, une différence de 265 milles seulement, ou un peu plus de 2 pour 100 de la distance entière. La distance de 4,650 milles est la moyenne entre 4,800 milles et 4,500 milles pour l'aller et le retour de San-Francisco, les deux trajets exigeant une route nécessairement différente.

Il en est bien autrement pour le Canada :

		Milles.
Par le canal de Suez		
De Yokohama à Liverpool		11,275
Par Montréal :—		
De Yokohama à Coal-Harbor	4,180	
De Coal-Harbor à Montréal	2,911	
De Montréal à Liverpool	2,790	
Total		9,881
Différence en faveur de Montréal ...		1,394
(ou plus de 12 pour 100 de la distance entière.)		

Mettons une moyenne uniforme de 240 milles par jour, dix nœuds à l'heure, pour un steamer faisant ce voyage. Je

sais que les grands steamers vont beaucoup plus vite que cela; que la moyenne pour les lignes Allan et Dominion est de 12 nœuds, de même que celle des grands "lévriers des mers" est de 15 et 18 nœuds. Mais le trafic de l'Orient se fait par des batiments de moindre valeur. Le fait seul que le canal de Suez n'offre pas de sécurité à un steamer tirant plus de 20 pieds, ou dépassant une longueur de 350 pieds empêche la construction de grands navires. Un steamer prend 45 jours de Marseilles à Yokohama; c'est la compagnie même qui le déclare dans ses annonces. C'est à peu près 9 nœuds à l'heure, en allouant 3 jours pour le passage du canal. Le voyage complet de Yokohama à Liverpool prend 50 jours, à 10 milles à l'heure environ. En prenant des steamers semblables à ceux qui voyagent par la route de Suez, nous trouvons qu'il faut de Yokohama à Liverpool viâ le Pacifique canadien :—

De Yokohama à Coal-Harbor, 4,180 milles, à 10 nœuds à l'heure..........	17½	jours.
De Coal-Harbor à Montréal, 2,911 milles, à 30 milles à l'heure....................	4	"
De Montréal à Liverpool........................	11½	"
	33	"
Pour les convois de fret (20 milles à l'heure) temps additionnel...........	2	"
Pour transbordement du fret................	4	"
Durée du voyage....................................	39	jours.

Que trouvons-nous sur la route *viâ* New-York :

De Yokohama à San-Francisco, 4,470 milles..	19½	jours.
De San-Francisco à New-York, 3,320 milles..	5	"
De New-York à Liverpool, 3,040 milles.	12½	"
	36	"
Pour les convois de fret (20 milles à l'heure) temps additionnel.................	2	"
Différence des rampes, à ajouter........	2	"
Pour transbordement de fret...............	4	"
Durée du voyage..................................	44	jours.

Il résulte de ces tableaux que, s'il peut exister des doutes sur le transport des marchandises, il n'en existe pas pour le transit des voyageurs qui non seulement gagneront 17 jours, mais traverseront une région constamment salubre et fraîche. Il n'y a pas de différence sensible entre le prix du transport des voyageurs par terre ou par eau. Nous pouvons dire que par une voie ou par l'autre, le tarif est en moyenne de $0.03½ par mille, puisque de Québec à Liverpool, 2,630 milles, il varie de $80 à $100, soit de $0.03 à $0.04;

et de New-York à Liverpool, 3,040 milles, il varie de $90 à $120, c'est-à-dire qu'il est également de $0.03 à $0.04 par mille. De San-Francisco à Yokohama, 4,470 milles, on demande $250, ou environ $0.05 du mille. De Liverpool à Yokohama par Suez, 11,275 milles, on demande £88 —ou $428—soit 0.03\frac{4}{5}$. De Marseilles à Yokohama, 9,200 milles, le tarif par les messageries maritimes est de $415 ou de 0.04\frac{1}{2}$ par mille. De San-Francisco à New-York, le tarif des voyageurs est de 0.03\frac{4}{5}$ par mille—$126 pour le trajet, à part les dépenses de buffet et de wagon-lit qui représentent à peu près $\frac{2}{3}$ de sou par mille. Mais les compagnies de chemins de fer n'exigent que rarement plus de 2$\frac{1}{2}$ sous du mille.

La différence pour la marchandise est plus prononcée. Le prix de $7 par tonne de marchandise de Montréal à Liverpool équivaut à $\frac{1}{4}$ de sou par tonne par mille. Par le canal Suez, les messageries maritimes demandent entre Marseilles et Yokohama $40 par tonne, ce qui fait $\frac{7}{16}$ de sou du mille. De Liverpool à Yokohama, l'Ocean Steamship Co. exige, en moyenne $\frac{1}{8}$ de sou par mille. Jusqu'à ces dernières années, les chemins de fer demandaient deux sous par tonne par mille; mais ils ont graduellement abaissé considérablement leurs tarifs, et l'Union Pacific exige à peine 1 sou par tonne par mille. Entre New-York et Chicago, le tarif atteindra bientôt $\frac{1}{3}$ sou par tonne par mille, et le prix du grain par wagon de 24,000 lbs est même aujourd'hui de $48 par wagon; et je crois pouvoir assurer que ces tarifs réduits ne seront pas probablement élevés à l'avenir, chaque année ajoutant encore à l'expérience déjà acquise dans l'exploitation à bon marché des chemins de fer. Voici la marche de cette réduction convertie en moyenne, sur tout le fret des chemins de fer depuis 15 ans.

	1868	1873	1883
	Cts.	Cts.	Cts.
New York Central	2·74	1·57	0·91
Pennsylvania	1·90	1·41	0·81
New York, Lake Erie et Western	1·81	1·45	0·78
Boston et Albany	2·81	1·95	1·19
Lake Shore et Michigan Southern	2·33	1·33	0·72
Michigan Central	2·45	1·89	0·83
Chicago, Burlington et Quincy	3·24	1·92	1·42
Chicago, Milwaukee et St. Paul	......	2·50	1·39
Illinois Central	......	2·20	1·43
Pittsburg, Fort Wayne et Chicago	......	0·79	0·79
Ou une moyenne pour 1883 de			1·055

Ces états s'arrêtent au 1er juillet 1884. Depuis, l'abaissement des tarifs a continué à s'accentuer comme le prouve

le tableau suivant pour les opérations de l'année finissant le 31 décembre 1884 :

Nom de la compagnie.	Longueur de la Ligne.	Exploitations.	Coût par tonne par mille.
		$	Cts.
Chemin de fer de Cleveland, Columbus, Cincinnatti & Indianapolis R'y	391 milles.	Rec. 3,600,346 Dép. 2,756,749	
		Profit. 843,597	0·633
Canal et chemin de fer Pennsylvania et New-York		Rec. 2,151,338 Dép. 1,541,794	
		Profit. 609,544	0·86
Chemin de fer Northern Central	323 milles.	Rec. 5,528,876 Dép. 3,468,394	
		Profit. 2,053,483	0·825
Chemin de fer Chicago, St.-Louis et Pittsburg	636 milles.	Rec. 4,396,840 Dép. 3,602,213	
		Profit. 794,627	0·6
Chemin de fer New-York, Lake Erie et Western	1,900 milles	Rec. 21,637,435 Dép. 16,358,077	
		Profit. 5,279,358	0·685
Lake Shore et Michigan			0·652
Michigan Central			0·646
New York, Chicago et St. Louis (Nickel Plate)	523 milles.	Rec. 3,207,591 Exp. 2,389,234	
		Profit. 818,357	0·476
Chemin de fer Pennsylvania :			
Ligne principale	1,470 milles		0·740
Philadelphia et Erie	287 "	Rec. 48,566,917	0·576
Lignes à l'est de Pittsburg et Erie	2,201 "	Dép. 30,527,016	0·804
New Jersey, ses embranchements	443 "	Profit. 18,039,901	1·365

Ces tarifs ont donné des profits comme les surplus l'indiquent. Le fait que le New-York, Chicago et Saint-Louis est entre les mains d'un receveur n'est pas un argument contre l'abaissement des tarifs ; il ne fait qu'établir la nécessité de ne pas élever le coût de construction d'un chemin, celui-ci est responsable de $70,000,000 ou de $132,000 du mille.

Dans son rapport le chemin de fer Pennsylvania établit comme suit que son tarif est rémunérateur.

	Recettes.	Dépenses.	Profits.
Ligne principale..........	0·740	0·441	0·299
Philadelphia et Erie...	0·576	0·365	0·211
Ligne à l'est de Pittsburg	0·804	0·518	0·286
New Jersey..................	1·365	1·081	0·284

On me permettra d'insister sur un point qui peut paraître purement technique, parce que le transport à bon marché par chemin de fer est le grand problême de notre époque. Il s'impose à l'économie politique comme à l'économie pratique. Il n'y a pas de salut pour les chemins de fer en dehors de l'exploitation à bon marché. Une autorité en ces matières, M. O. Chanute, ingénieur consultant du New-York, Lake Erie et Western, a fait une étude spéciale de ce point, et après des recherches laborieuses et l'analyse de différents trains sur le New York Central, il en est venu à la conclusion que le prix coûtant du transport du fret par chemins de fer est ce qui suit:

Nature du fret.	No. de tonnes par wagon.	Distance parcourue en milles.	No. de wagons par convoi.	Dépenses d'exploit. par mille.	Coût par tonne par mille.
				$	Cts.
Animaux..................	10	440	30	16 13	0·344
Grain	12	298	35	8 77	0·245
Farine	11	448	35	13 18	0·268
Articles en boites....	10	298	35	8 77	0·294
Lard........................	10	440	35	12 95	0·292
Laine	5	440	35	12 95	0·588
Tabac........................	11	440	35	12 95	0·027
Huile........................	10	440	35	12 95	0·292
Cuir..........................	8	142	35	4 18	0·003
Papier.......	10	114	26	4 15	0·004
Foin...................	10	73	26	2 66	0·364
Beurre......................	10	42	26	1 53	0·364
Fromage	10	26	26	0 95	0·369
Fer..........................	12	440	35	12 95	0·245
Bonnetterie...............	5	440	35	16 15	0·734
Chaussures	8½	440	35	18 13	0·464
Etoffes, tapis..........	9	440	35	17 99	0·432
Sucre et liqueurs......	10	440	35	16 95	0·383
Café..........................	10	440	35	19 05	0·433
Poterie......................	10	440	35	19 35	0·439
Jouets........................	6	440	35	16 85	0·636

Il faut ajouter à ceci les frais de chargement et de déchargement qui ensemble peuvent coûter 50 sous par tonne et ne forment sur une distance de 3,000 milles qu'une charge si faible qu'il est inutile d'en tenir compte.

Mais, dans ces calculs, il ne faut pas oublier que la proportion des frais s'applique sur tout le trafic du chemin de fer, c'est-à-dire sur le trafic local comme sur celui du transit. Tous les économistes comme les hommes pratiques en matières de chemins de fer s'accordent à dire que le trafic

local doit être basé sur une autre échelle que le trafic du transit.

En effet les localités traversées par un chemin de fer bénéficient directement de son succès en raison de la valeur qu'elles y ont gagné. Le trafic de transit doit être degrevé de toutes les dépenses d'administration et de maintien de la voie, de manière que le prix coûtant de ce trafic ne doit pas être plus du tiers du prix coûtant du trafic local. Au lieu donc qu'un train de fret coûte $1 du mille, il ne devrait coûter, pour le trafic d'entier parcours, que 50 ou 60 sous. C'est la proportion exacte, et cela permettra au Pacific canadien de transporter avec profit le trafic de l'Orient à raison de ½ ou ¾ sou la tonne par mille. En fixant le tarif possible du fret par chemin de fer à un ½ sou la tonne par mille, je suis certain de trouver des approbateurs dans cette Chambre. L'honorable chef de l'opposition a déjà eu l'occasion de se prononcer sur ce point le 15 décembre 1880, il affirmait ici comme moi qu'un chemin de fer peut faire des affaires avantageuses à raison de ½ sou par tonne par mille. A propos du chemin Saint-Paul et Manitoba, il disait :

> Le tarif à un prix raisonnable devraitêtre de 1⅓ sou par minot, par 100 milles ou 17⅓ sous pour la distance 1,300 milles. De fait, je crois que le tarif de Saint Paul, en descendant, est beaucoup plus bas que 1⅓ sou par minot, et qu'en conséquence une proportion beaucoup plus considérable que ce que produirait ce tarif est prélevée par le chemin de fer Saint Paul et Manitoba.

Etant donné 60 lbs par minot, et 37⅓ minots dans une grosse tonne, nous avons 49⅞ sous la tonne à 1⅓ sou par minot ; ce qui fait à une légère fraction près, pour cent milles, 50 sous exactement ou ½ sou par tonne par mille. Je crois, comme je l'ai déjà dit, que le trafic d'entier parcours peut être profitable à ½ sou par tonne par mille, ce trafic ne devrait pas être chargé des frais d'administration, de bureau ou de gares qui doivent être supportés par le trafic local ; et même en tenant compte de la détérioration du matériel roulant, des frais de combustible et de transbordement ⅓ de sou par tonne par mille laisse encore une marge de profits, puisque les frais réels de transport n'excèdent pas ⅙ de sou par tonne par mille.

Il se produit actuellement une révolution complète dans les lois qui régissent le commerce. La tendance à tout sacrifier à la célérité s'accentue de plus en plus. La compétition nécessite la rapidité. Les steamers si coûteux ont chassé les voiliers. Le désir d'avoir au moins un article nouveau avant ses voisins

se fait sentir partout dans la classe mercantile. En disant que le transbordement du fret était défavorable au Pacifique canadien pour le trafic des ports de l'Orient, j'aurais dû ajouter que les frais par la route de Suez sont augmentés par les droits de péages du canal qui sont comme suit :

		Frs. Centimes.		Dol. Cent.	
Droits de péages	Par tonne	9	50	1	90
Ancrage	"	0	2	0	00½
Remorquage	"	2	0	0	40

Il faut aussi mettre en ligne de compte le désavantage qu'il y a à ne pouvoir employer à ce trafic que des steamers d'une dimension comparativement peu considérable. Il a été constaté qu'un steamer tirant 23 pieds a touché 50 fois durant le trajet. Enfin les dangers du canal Suez et de ses approches sont tels que l'augmentation de l'assurance est de 2 pour 100. En somme la question se réduit à ceci. La différence entre les deux routes, de Liverpool à Yokohama, est la différence qui existe entre 2,911 milles de transport par voie ferrée de Coal-Harbor à Montréal et 4,305 milles de transport par eau, y compris le passage du canal Suez.

	Milles.
Distance par steamer, de Liverpool à Yokohama	11,275
Distance par steamer, de Yokohama à Coal-Harbor, et de Montréal à Liverpool,	6,970
Il reste donc	4,305

à mettre en regard des 2,911 milles de transport par chemin de fer qui restent à faire pour compléter le trajet par la route du Pacifique canadien. Le coût additionnel du transbordement sur la route canadienne, se trouve compensé par les droits de péage, etc., et par l'augmentation des taux d'assurances sur la route de Suez, en sorte que nous n'avons à considérer que la différence du coût entre 2,911 milles de transport par chemin de fer et 4,305 milles par eau. Je n'hésite aucunement à conclure que le temps gagné et la réduction graduelle des tarifs de chemins de fer fera inévitablement pencher la balance en faveur de la route canadienne. Si l'on vient me dire qu'une différence de treize jours dans le trajet n'a aucune importance pour le marchand, ce que je n'admets pas, je répondrai que l'emploi de navires à voiles de Yokohama à Coal-Harbor ne prolongerait la durée du voyage, si on le compare à la route de Suez, et réduirait les frais de transport de Yokohama à Liverpool dans la proportion suivante :

De Liverpool à Yokohama le coût du fret, en moyenne, par tonne est de........ ....$38.38
ou d'environ ⅛ de centin par tonne, par mille.

De Yokohama à Coal-Harbor, par un des steamers du chemin de fer, le fret coûterait par tonne............	$ 3.48	
De Coal-Harbor à Montréal (¾ de centin par mille)........	21.83	
De Montreal à Liverpool (¼ de centin par mille).......	6.97	
		$32.28

Laissant en faveur de la route canadienne une différence de .... $6.10 par tonne.

Un autre avantage c'est celui qui me soutient le plus fermement dans ma foi au succès futur de la route canadienne entre l'Europe et l'Asie, c'est que le commerce asiatique est entièrement contrôlé par les marchands et les capitalistes anglais qui le feront passer par la route qui leur conviendra le mieux.

En vain les Américains ont voulu réagir contre cet état de choses, ils ne l'ont pu et je n'ai jamais vu défaite si bien confessée que ce que je trouve dans le dernier rapport officiel du commerce des Etats-Unis pour l'année 1884.

On y lit à la page 104 :

"Je vais répondre à votre question," dit un M. Atkinson, de Boston, au chef du bureau des statistiques des Etats-Unis : "à l'égard de l'exportation de nos marchandises et denrées. Je vous ferai observer que, pour l'Europe, c'est une question de nécessité et non de choix d'acheter dans la plus grande mesure de ce pays les céréales, les viandes, les huiles et le coton, payant ces denrées, autant que possible, avec ces marchandises et articles, qu'on nomme communément produits fabriqués et que nous avons l'habitude de prendre et portant à notre avoir en numéraire le reste de la somme qui nous est due. Nous tirons sur ce compte en numéraire pour payer les sucres, les thés, les cafés, les peaux et les autres articles qui nous sont fournies par des nations qui ne sont pas encore des "nations manufacturières" dans le sens généralement attaché à ce terme. Cette balance en numéraire qui nous est due pour les céréales, les viandes, le coton, est transférée, sur la place de Londres, à l'avoir des marchands de Chine, de Java, d'Afrique, de l'Amérique du Sud et d'autres contrées, dont nous sommes les débiteurs pour les thés, les cafés, les laines, les peaux, etc., et elle est appliquée par eux au paiement des produits fabriqués anglais, c. a. d. des cotonnades, des lainages, des tissus, des articles de quincaillerie et autres, en un mot de tout ce qu'on appelle ordinairement les produits fabriqués. C'est-à-dire que la Grande-Bretagne importe des Etats-Unis les cotons, les viandes, les huiles et les céréales pour un montant plus fort que ce qu'elle leur vend de produits fabriqués. Nous, nous importons de la Chine, de l'Afrique et de l'Amérique du Sud les thés, les cafés, les sucres, les peaux, etc, pour un montant plus élevé que celui des produits fabriqués que nous leur vendons. La Grande-Bretagne façonne et convertit nos matières brutes en produits fabriqués et elle expédie ces marchandises en Chine, en Afrique et dans l'Amérique du Sud en paiement des matières brutes ou des thés, des cafés, des sucres que nous avons achetés.

Pourquoi ce commerce par intermédiaire continuerait-il ? Pourquoi ne convertissons-nous pas nos matières brutes en produits fabriqués et n'échangeons-nous pas directement avec les nations qui ne font pas usage de machines et dont nous achetons en quantité les produits ?

Pendant longtemps cette question m'a embarrassé ; je n'ai pu la résoudre qu'après avoir étudié les conditions du commerce de la Grande-Bretagne, sur les lieux.

J'en suis venu alors à la conclusion que, bien que la qualité et le prix soient, dans une certaine mesure, au nombre des conditions qui contrôlent cet échange de produits qui constitue le commerce, cependant la science moderne et les méthodes modernes de production ont ramené la qualité et le prix des produits fabriqués, tels que les tissus, la quincaillerie et autres au même étalon ou à si peu de chose près, que le commerce n'est plus contrôlé dans une mesure considérable par la qualité ou le prix, relativement aux produits fabriqués. Et les différences qui existent dans la qualité et le prix, étant des éléments très peu importants, sont plus que contrebalancées par les facilités sous le rapport des communications, sous le rapport des opérations de banque et du change et, par dessus tout, par les facilités de crédit que rencontrent les intermédiaires qui exploitent ce commerce—cette dernière condition étant le facteur le plus important. Ainsi, par exemple, il n'y a aucun doute que les acheteurs de l'Amérique du Sud préféreraient de beaucoup acheter les cotons américains suivant leur qualité et leur prix relatifs que les cotons anglais. Pourquoi ne le font-ils pas ?

Nous achetons beaucoup plus de l'Amérique du Sud que nous lui vendons et nous payons la différence au comptant à Londres.

Pourquoi ses marchands ne prennent-ils pas de nous des marchandises au lieu de numéraire, s'ils préfèrent nos marchandises ?

Pourquoi n'a-t-on pas établi un système de commmunications maritimes, sans prime ni subvention, entre les Etats-Unis et l'Amérique du Sud comme on l'a fait entre la Grande-Bretagne et l'Amérique du Sud ?

La raison en était difficile à trouver ; mais je crois pouvoir vous donner la véritable.

Tout le trafic de l'Amérique du Sud en marchandises et produits fabriqués est fait à très long terme. Comment?

Le crédit n'est pas accordé par le fabricant des marchandises, mais voici le mode d'opération.

Le fabricant de cotons, par exemple, vend le coton écru au marchand de tissus de cotons, comme on l'appelle. Le marchand paie le fabricant comptant, en espèces, sur livraison. Ce marchand, cet intermédiaire ou négociant, fait blanchir ces tissus, les fait imprimer ou autrement préparer pour chaque district ou marché dans l'Amérique du Sud ; il les emballe de la manière qu'il faut pour la région particulière où ils doivent être expédiés, en petits colis, propres à être portés à dos de mulet (s'ils doivent être transportés au cœur des Andes) ; il fait ses arrangements pour les expédier par l'un des paquebots en partance tous les jours pour l'Amérique du Sud ; il passe alors à un banquier le connaissement, portant en émargement les marques et numéros distinctifs des colis, et auquel est joint la facture, et il obtient de l'escompte à quatre ou six mois, avec l'entente d'un renouvellement à quatre ou six autres mois, au besoin, et le numéraire ou le produit de nos blés, de nos cotons et de nos huiles, dont nous avons fait remise pour couvrir nos achats sud-américains, forme une partie de l'encaisse de ce même banquier qui lui permet d'accorder ce long crédit. Mais cela ne suffirait pas. Ces marchandises sont transportées dans l'intérieur de l'Amérique du Sud, aux grandes foires, dans les villes de l'intérieur et à différents points de distribution. Là elles sont pratiquement troquées contre tout ce que désire vendre une population qui n'a pas de numéraire, mais qui a d'autres denrées. Ces autres denrées, quelles qu'elles soient—laines, peaux, minérais, nitrates ou quoique ce soit—sont admises en libre pratique en Angleterre pour être distribuées partout où elles sont en demande. Elles sont vendues, et du produit de leur vente le marchand de tissus de cotons rentre, en définitive, dans ses fonds et fait face à ses engagements chez le banquier de Londres qui lui a fait crédit. Londres étant un grand port libre est devenu, nécessairement, le centre de l'argent ou le centre du crédit de l'univers.

En d'autres termes, le commerce se fait maintenant à si petit bénéfice et sur une échelle si considérable que les profits ou pertes dépendent du coût des transports, du cours du change et des facilités du crédit.

En étudiant les causes qui ont empêché le trafic de l'Orient de passer par les Etats-Unis, M. Nimmo, le chef du bureau du commerce des Etats-Unis, dit dans son dernier rapport, à la page 57 :

Mais il y a une troisième condition, peut-être la plus importante, qui met des entraves à une exportation considérable et générale des produits des manufactures américaines, c'est le fait que les entreprises commerciales dans ce pays se sont façonnées aux habitudes et aux exigences de notre commerce intérieur de beaucoup le plus vaste et le plus profitable et que nos marchands, obéissants à leur intérêt propre, ont laissé l'exploration et l'exploitation du champ plus complexe et moins rémunérateur du commerce extérieur, aux marchands des contrées dont les ressources intérieures et les développements possibles sont incomparablement moindres que ceux des Etats-Unis. "

En d'autres termes les américains, qui ont le génie de l'industrie et des chemins de fer, n'ont pas le génie du commerce et de la navigation. Autant ils sont en avant des autres pays dans le premier cas, autant ils sont en arrière dans le second.

Il est raisonnablement permis, dans ces circonstances, de croire que le Pacifique canadien deviendra la route nationale de l'Angleterre, de préférence au canal de Suez qui est une route neutre, contrôlée, du reste, par une majorité d'actionnaires français ; et quand le moment très prochain sera arrivé où les navires de gros tonnage seront les seuls à sillonner les mers, les anglais, forcés d'adopter la route canadienne, y viendront d'autant plus facilement qu'ils y seront poussés par toutes les sympathies de race, de drapeau et, si je puis me servir de cette expression dans le sens élevé du mot, par les préjugés nationaux qui sont puissants chez tous les peuples. Et peu à peu de Yokohama on passera à Shang-Haï, à Manille, à Saïgon, à Hankow, à Tchi-Fou, à Singapour, puis dans tous les centres du commerce asiatique.

Mais quoiqu'il en soit du commerce de transit, il est indéniable que le chemin de fer du Pacifique déplacera une partie de notre propre commerce. Nous importons à peu près 40,000,000 de livres de riz, de thés, de cafés, sans compter quantité de drogues, d'épices, d'huiles essentielles et volatiles, de provenance asiatique. Si l'on songe que, l'an dernier, par exemple, nous avons eu recours à l'Union Pacific pour importer près de 4,000,000 de livres de thé, on comprendra comment le trafic viendra sur la ligne canadienne. L'an dernier les Etats-Unis ont exporté en Chine et au Japon 45,000,000 de verges de coton, plus de 1,000,000 de livres de poisson, 30,000,000 gallons d'huiles à éclairage, etc. Qui nous empêchera, avec un avantage de 444 milles de chemins de fer et de 300 milles de navigation de moins de concourir dans ce commerce? Ainsi le fret sur le thé, de Shanghaï à New-York est de $47.50 la tonne. Comme

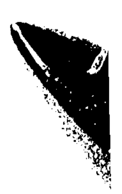
il y a 5,515 milles de navigation et 3,320 de chemin de fer, on peut dire que le steamer reçoit $13.79, soit ½ de sou par tonne, et le chemin de fer $33.71, soit 1 sou par tonne par mille.

La route canadienne ferait exactement les mêmes bénéfices en demandant $42.16 pour le même fret, c'est-à-dire ½ de sou sur 5,135 milles, et 1 sou sur 2,911 milles. Voilà donc comment on pourrait diminuer le fret de $5.34 par tonne, c'est-à-dire de 11 pour 100. Le Pacifique canadien contrôlera bientôt le commerce de l'Asie, sinon immédiatement pour l'Europe entière, du moins immédiatement pour l'Amérique du Nord.

Mais je vais plus loin, M. le président, je prétends que les Américains se serviront de notre route, tant pour aller vers le Pacifique que pour venir à l'Atlantique; et les Américains eux-mêmes n'en font pas un mystère. Dans le rapport officiel des Etats-Unis sur le commerce intérieur pour 1884, je trouve ce passage significatif à la page 97 :

La ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien s'étendra de Montréal, dans l'est, à un port de la Colombie-Britannique.

En vertu de la réciprocité des facilités de transport qui existe pour le trafic sur les chemins de fer des Etats-Unis et du Canada, cette nouvelle voie ferrée transcontinentale deviendra une partie intégrante des chemins de fer des Etats-Unis. Les propriétaires et gérants du Pacifique canadien peuvent aussi acquérir la propriété et le contrôle de chemins américains, s'ils sont disposés à le faire et ils possèdent l'énergie, le tact et le talent financiers nécessaires pour accomplir cet objet, tout comme la direction du Grand-Tronc a déjà acquis le contrôle de chemins de fer dans les Etats-Unis. Par ce moyen ou par celui de traités de circulation faits avec les chemins de fer de ce pays le Pacifique canadien comme le Grand-Tronc peut être à même de faire une vive concurrence aux lignes des Etats-Unis pour le mouvement de notre commerce intérieur.



Il existe un fait singulier, c'est que la distance de Chicago à San-Francisco est exactement la même que de Chicago à Coal-Harbour *viâ* Winnipeg, savoir :

		Milles.
De Chicago à San-Francisco *via* Omaha		2,357
" Chicago à Winnipeg, milles	874	
" Winnipeg à Coal Harbour, milles	1,483	
		2,357

Or Coal Harbour est plus rapproché de la Chine et du Japon de 290 milles.

Quant à la direction de l'est, il ne semble pas exister de doute dans la députation, car l'opposition a déjà consigné son opinion dans le journal de cette Chambre. Nous lisons, en effet, dans le procès-verbal des Communes, séance du 26 janvier 1881 :

M. Laurier propose comme amendement, secondé par M. Dumont, que tous les mots après "que" jusqu'à la fin de la motion soient retranchés,

et qu'ils soient remplacés par les suivants: "le contrat du Pacifique canadien pourvoit à la construction d'environ six à sept cents milles de chemin de fer, au nord du lac Supérieur, entre le lac Nipissingue et la jonction avec le chemin déjà construit depuis la Baie du Tonnerre, à travers un territoire inhabité et inhospitalier, et comportant une dépense considérable; qu'une simple fraction du coût de cet ouvrage, si elle était appliquée comme subside, assurerait la construction des soixante et trois milles communs à la ligne principale et à celle du Sault Sainte-Marie aussi bien que le reste du chemin jusqu'au Sault Sainte-Marie, dans un espace de deux ou trois années au plus; que la ligne du Sault Sainte-Marie assurerait aux province de l'Ontario, de Québec et de l'Est, une communication par voie ferrée avec le Nord-Ouest, d'une longueur à peu près égale, et d'une qualité supérieure à la ligne proposée au nord du lac Supérieur; que cette ligne assurerait aussi à tout le Canada un grand commerce venant d'une étendue énorme des Etats de l'ouest, s'étendant de la frontière jusqu'au sud de Saint-Paul et déjà habitée par une population d'environ 1,200,000 âmes; que cette ligne nous donnerait ainsi d'ici à trois ans, et pour une simple fraction du prix de l'autre ligne, de plus grands avantages que ceux qui pourraient nous être assurés par l'autre ligne, et seulement dans une période de dix années, laquelle période est celle stipulée pour la construction; que cette ligne relierait à la fois les états de l'ouest et les territoires canadiens du Nord-Ouest par une voie ferrée avec les vapeurs transatlantiques à Montréal et à Québec, et cela au moyen d'une route trois cents milles plus courte que la route actuelle au port de New-York; que ce dernier avantage joint à cet autre avantage d'une route 250 milles plus courte dans le trajet par mer, jusqu'à Liverpool, assurerait à cette ligne une position prépondérante, et de grands bénéfices au pays; que la construction de cette ligne au Sault Sainte-Marie ou à la baie de Goulais établirait une route de première classe par le Sault Sainte-Marie et la Baie-du-Tonnerre, tant par voie ferrée que par eau, qui serait en même temps la plus courte, pour le transport des émigrants, de leurs effets et de leurs produits; que la construction du chemin depuis la rivière aux Eturgeons à la Baie-du-Tonnerre au nord du lac Supérieur, est, dans les circonstances actuelles, prématurée, et ne devrait pas être entreprise maintenant.



Prenons, par exemple Brainerd, l'une des stations à cette extrémité du "Northern Pacific" et nous trouvons les distances suivantes:

	Milles.
De Brainerd à Pacific Junction.	91
Pacific Junction à L'Anse	158
L'Anse à Marquette	26
Marquette à Sault Ste Marie.	150
Sault Ste. Marie à Callander	244
Callander à Montréal	345
Total	1,014
De Brainerd à New-York, *vià* St. Paul et Chicago, la distance est	1,509

Voilà pour le "Northern Pacific," c'est-à-dire pour tout le nord-ouest des Etats-Unis, depuis Portland, Orégon, un débouché de 500 milles plus court que par toute autre route. Comme il y a 382 milles de Montréal à New-York, le Northern Pacific gagnera donc 113 milles à se rendre à New-York par Montréal, plutôt que par Chicago.

Voilà pourquoi j'ai foi dans l'avenir, parce que la position géographique nous assure l'avantage, parce que le climat de l'Assiniboine et de la Saskatchewan est supérieur à celui du Montana, parce que la Colombie-Anglaise est plus favorisée que le Territoire de Washington, parce que nous ne sommes pas inférieurs à nos voisins en intelligence, et qu'avec les renforts de bras qu'il est de l'intérêt de l'Angleterre de nous envoyer, et les débouchés qu'il est aussi de son intérêt d'offrir à nos produits agricoles, nous devons infailliblement suivre la marche du développement obtenu par le " Northern Pacific."

Or, que n'avons-nous pas vu depuis la construction du Northern Pacific ? Cette marche ascendante dans la voie de la richesse et du progrès que cette grande entreprise américaine a ouverte est trop digne d'intérêt pour n'être pas étudiée. Il n'est pas difficile de nos jours de faire des études sur la philosophie des chemins de fer. Les résultats sont trop clairements accentués pour qu'il soit permis de les ignorer. Chaque dollar semé dans un chemin de fer en fait pousser cent. Si nous examinons l'ouest des Etats-Unis, nous constatons que les deux Pacifique américains, le *Northern* et le *Central*, ont eu à traverser des pays incultes exactement comme a eu à le faire le Pacifique canadien. Les régions plus particulièrement désertes étaient :

Pour le Northern : le Dakota, le Montana et le territoire de Washington:

Pour le Central : le Wyoming, l'Utah, le Nevada.

Remarquez la progression en population et en richesse, qui s'est manifestée dans ces territoires à la suite des chemins de fer :

1860.	Population.	Richesse.	Ch. de fer. Milles
		$	
Dakota	4,837	....	....
Montana	....	....	....
Washington	11,594	5,600,000	....
Wyoming	....	....	....
Utah	40,273	5,596,118	....
Névada	6,857	....	....
	63,561	11,186,118	....
1870.			
Dakota	14,181	6,000,000	65
Montana	20,595	15,200,000	....
Washington	23,955	13,560,000	25
Wyoming	9,118	7,000,000	447
Utah	86,786	16,160,000	257
Névada	42,491	31,134,000	593
	197,126	89,054,000	1,387

1880			
Dakota	135,177	118,000,000	1,265
Montana	39,159	40,000,000	48
Washington	75,116	62,000,000	274
Wyoming	20,789	54,000,000	472
Utah	143,963	114,000,000	770
Névada	62,266	156,000,000	769
Total	476,470	544,000,000	3,598

Ces six Etats qui ont une superficie de 639,486 milles carrés valaient en 1870 la somme de $89,000,000, c'est-à-dire $149 du mille. Dix ans plus tard, la richesse nationale avait augmenté de $455,000,000 et la même superficie valait $850 du mille, sans compter que 279,344 consommateurs de plus offraient leur contingent d'encouragement à l'industrie des Etats-Unis.

Le Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise ont une superficie de 895,000 milles carrés, en sorte qu'ils égalent les Etats suivants :

	Milles carrés.
Illinois	56,000
Michigan	57,030
Minnésota	79,205
Iowa	56,000
Dakota	149,100
Montana	149,060
Washington	69,180
Wyoming	97,890
Utah	84,970
Névada	62,266
	858,121

Or ces huit Etats et Territoires présentaient en 1880 le tableau suivant :

Population	5,970,000
Richesse	$7,847,000,000
Milles de chemins de fer	23,827

Le fait est que l'étude du développement des Etats de l'Ouest est aussi intéressante que remplie d'enseignements.

Prenons comme point de départ le nombre de milles de chemin de fer construits dans les Etats suivants lors des divers recensements :

CHEMINS DE FER.

	1850.	1860.	1870.	1880.
Illinois	110	2,790	4,823	7,953
Michigan	342	779	1,638	3,931
Wisconsin	20	905	1,525	3,130
Minnesota	....	....	1,072	3,108
Iowa	....	655	2,683	5,235
Kansas	....	....	1,561	3,439
Nebraska	....	....	1,812	2,000
Missouri	....	817	2,000	4,011

Californie	....	23	702	2,220
Orégon	....	....	159	582
Névada	....	....	593	769
Dakota	....	....	65	1,265
Arkansas	....	....	256	896
Colorado	....	....	157	1,581
Utah	....	....	251	770
Washington	....	....	....	274
Wyoming	....	....	429	472
Montana	....	....	....	48
	472	5,969	19,075	41,426
Construits avant 1860				5,969
" de 1860 à 1880				35,457
Moyenne par année en vingt années				1,773

Remarquez maintenant l'accroissement de la population :

POPULATION.

	1860.	1870.	1880.
Illinois	1,711,000	2,539,000	3,077,000
Missouri	1,182,000	1,221,295	2,168,808
Wisconsin	775,000	1,054,000	1,315,497
Michigan	749,000	1,184,000	1,636,937
Iowa	674,913	1,194,000	1,624,615
Californie	379,994	560,000	864,000
Minnesota	122,000	439,000	780,000
Kansas	107,000	364,000	996,000
Orégon	52,000	90,000	174,000
Utah	40,000	86,700	144,000
Colorado	34,200	39,864	194,327
Nebraska	28,000	122,093	452.400
Washington	11,594	23,955	75,118
Névada	6,857	42,490	62,266
Dakota	4,837	14,180	135,177
Idaho	....	15,000	32,610
Montana	....	20,595	39,159
Wyoming	....	9,118	20,784
	5,828,395	9,519,790	13,692,198
			5,828,395
Augmentation			7,863,803
Moyenne par année			393,190

Puis vient l'augmentation de la richesse qui suit fidèlement, dans chaque Etat, la multiplication des voies ferrées :

RICHESSE.

	1860.	1880.
Illinois	$ 871,860,000	$ 3,210,000,000
Missouri	501,214,000	1,562,000,000
Wisconsin	273,371,000	1,139,000,000
Michigan	257,163,000	1,580,000,000

Iowa	247,338,000	1,720,000,000
California	207,874,000	1,340,000,000
Minnesota	52,294,000	792,000,000
Kansas	32,327,000	760,000,000
Oregon	28,930,000	154,000,000
Utah	5,596,000	114,000,000
Colorado	....	240,000,000
Nebraska	9,131,000	385,000,000
Washington	5,601,000	62,000,000
Nevada	....	156,000,000
Dakota	....	118,000,000
Idaho	....	29,000,000
Montana	....	40,000,000
Wyoming	....	54,000,000
	$2,491,949,000	$13,055,000,000
		2,491,949,000
Augmentation		$10,563,051,000
Moyenne par année		528,000,000

Nous avons donc le résultat suivant :

Moyenne par année de l'augmentation de chemins de fer	1,773 milles.
Moyenne de l'augmentation de la population	393,190 âmes.
Moyenne de l'augmentation de la richesse.	$528,000,000

Cela prouverait que chaque mille de chemin de fer a valu pour l'ouest : 222 âmes et $300,000.

L'an dernier, les ports de New-York, de Boston, de Portland, (Maine), de Philadelphie et de Baltimore ont exporté pour $536,315,318 de produits agricoles. Or, la statistique constate que les Etats que je viens de mentionner ont fourni 95 pour 100 de ces produits. Les mêmes causes ont toujours les mêmes effets et nous le voyons déjà dans le Nord-Ouest.

Il y a aujourd'hui, dans le Nord-Ouest, 250,000 âmes de plus qu'en 1871 et la meilleure preuve de ce peuplement rapide se trouve dans l'augmentation du revenu des douanes et de l'accise. C'est là un critérium infaillible. Jugez plutôt :

	Douanes.	Accise.
1874	$ 66,509	$ 4,287
1875	179,377	8,176
1876	262,492	19,716
1877	225,314	24,018
1878	344,305	39,022
1879	294,591	53,741
1880	321,179	64,665
1881	471,845	97,678
1882	1,108,678	156,794
1883	1,833,655	183,872
1884	735,544	156,259
1885 (9 mois)	475,132	115,992

La quantité de terres vendues est une autre manière de juger du développement d'un pays nouveau. Or le Dominion est en état de montrer les recettes suivantes, indépendamment des ventes faites par la compagnie du Pacifique.

1877	$ 3,799
1878	19,424
1879	23,828
1880	120,479
1881	131,124
1882	1,744,456
1883	1,009,019
1884	951,636
1885	400,165

Il peut y avoir une diminution apparente pour les neuf derniers mois. Mais nous ne devons pas oublier que la plus grande partie des ventes se fait généralement au printemps et que, cette année, les troubles du Nord-Ouest ont arrêté la venue des immigrants et les affaires dans cette région. Nous devons aussi prendre en considération le fait que l'immigration ici comme aux Etats-Unis diminue à certaines époques comme on peut s'en convaincre en référant au tableau suivant :

1875	227,698
1876	169,986
1877	141,857
1878	138,769
1879	177,826
1880	457,257
1881	669,431
1882	788,992
1883	603,322
1884	518,592
1885 (1er décembre—6 mois)	243,413

Mais si le mouvement de l'immigration au Canada est un peu ralentie, il est loin d'être arrêté, ainsi que le prouvent les chiffres suivants :

Ventes du 1er juillet 1884 au 1er mai 1885—		Acres
Homesteads—1,860, de 160 acres chaque	297,600	
" 520, de 80 " "	41,600	
		339,200
Pré-emptions—1,016, de 160 acres chaque	162,560	
" 520, de 80 " "	41,600	
		204,160
Ventes		109.400
Total		652.760

N.B.—Les ventes ne comprennent pas 153 lots de ville à McLeod.

On a dit dans cette Chambre et dans la presse : Pourquoi le gouvernement ne se prévaut-il pas de son droit de prendre possession du chemin, si la compagnie ne peut pas le finir, plutôt que de lui avancer d'autres fonds ?" Jamais plus

fausse politique n'aurait été mise en œuvre. Il ne faut pas oublier qu'il y a pour $29,000,000 de capitaux privés dans cette entreprise, et que ce n'est pas sur un *dictum* du gouvernement que ces particuliers s'inclineraient, laissant là leur argent, toute leur fortune peut-être. Les capitaux privés ont le droit de se défendre, c'est leur devoir de le faire, et dans le cas actuel, comme on ne peut pas exiger la livraison du chemin avant six années, ils le feraient. Ce n'est pas l'intérêt du gouvernement de chercher la ruine des particuliers. Dans le cas du "Northern Pacific" il y a eu deux catastrophes de ce genre qui ont produit la plus profonde secousse dans la grande république toute entière. La chute de Jay Cooke, puis celle de Villard ont entraîné des crises financières aiguës, malgré l'immensité des affaires qui se transigent à New-York et dans lesquelles ces deux événements auraient dû se noyer. Mais si le contrecoup de ces deux chutes a été si prolongé dans un tel milieu, je me demande ce que deviendrait notre monde financier, dans les mêmes circonstances.

J'entrevois un amoncellement de ruines qui ferait de nos rues des déserts et de nos banques des cimetières. Pas un gouvernement ne pourrait ainsi se substituer à la compagnie sans l'indemniser de ses déboursés. Les gouvernements ne peuvent pas de la sorte spolier les particuliers, profiter de leurs misères ou de leur impuissance, pour s'approprier le fruit de leur travail et de leurs économies. Quand le gouvernement a besoin d'argent, il le perçoit par une taxe qui pèse également sur tous ; il ne peut assaillir la bourse d'un citoyen et s'enrichir à ses dépens. Il est vrai que la loi de l'an dernier semble avoir posé le principe contraire ; mais, au fond, elle n'a fait que nous assurer le contrôle des négociations et empêcher, sans notre permission, l'épuisement inconsidéré des ressources du chemin, et pas un homme sérieux n'oserait dire qu'en prenant le chemin la loi a prévu que le gouvernement ne devrait pas indemniser, au moins en partie, les actionnaires qui y ont mis leur argent. Mes paroles, je le sais, vont donner prise à l'honorable chef de l'opposition qui, l'an dernier, imbu de cette vérité élémentaire, nous disait : " A quoi bon cette rigueur, cette clause terrible qui vous autorise à prendre le chemin, sans forme de procès ? Vous ne pourrez jamais vous résoudre à reprendre ce chemin, sans indemniser les particuliers qui y ont mis leur argent." Personne, que je sache, n'a spécialement contredit l'honorable député sur ce point. Nous avions besoin de cette clause sévère pour surveiller la construction et les opérations du chemin et pour donner l'assurance au public que nous irions, en cas d'extrémité,



aux limites de la rigueur permise. De tous temps, les gouvernements ont donné ces indemnités et de tous temps ils agiront ainsi. C'est déjà assez pour les particuliers d'avoir perdu leur travail et une certaine marge pour frais d'administration et fausses dépenses qu'on ne trouveraient pas représentée dans les travaux existant. Le gouvernement, pour prendre possession du chemin aurait donc dû débourser à peu près les $29,000,000 d'actions payées, moins le dépôt déjà entre nos mains pour garantir l'intérêt. Puisque la compagnie demande $15,000,000, parce qu'il y a de nouveaux besoins sur le chemin, nous n'aurions pu nous soustraire à cette responsabilité et il nous aurait fallu commencer, en conséquence, par ajouter à la dette nationale quelque chose comme $30,000,000, à un moment où nous avons pour $25,000,000 d'obligations à racheter, et $30,000,-000 à emprunter. Qui peut dire à quel taux seraient tombés les fonds canadiens, sous l'inspiration de l'immense tentation d'agiotage que cette ruineuse négociation aurait fait naître ?

Je n'hésite pas à dire que le résultat d'une semblable opération aurait été une perte énorme pour le trésor. Ce que je dis là n'est pas un argument nouveau. L'honorable chef de l'opposition s'en est servi avant moi. Il est vrai qu'il a paru s'en servir en manière de sarcasme, mais il sentait, tout de même, la force de cet argument lorsqu'il nous disait :

Et dans quelle position se trouveront le gouvernement et le parlement, si, à la fin des deux années, ces promesses ne sont pas remplies ? Allez-vous sacrifier les intérêts de ces actionnaires—ces pauvres gens qui ont dépensé leur capital sur le chemin, qui ont fait tant de bien au pays, qui ont bâti un chemin plus rapidement que jamais chemin n'a été bâti et qui y ont dépensé plus d'argent qu'on n'en a jamais dépensé auparavant ? Votre charité et votre confiance et votre sympathie sont immenses, allez-vous les exproprier, usuriers au cœur dur que vous êtes. Vous qui avez dit que la garantie valait deux ou trois fois la somme prêtée, allez-vous mettre les volets et chasser ces gens de leurs maisons, de leurs foyers, les dépouiller de leurs palais, leur enlever leurs équipages princiers ? Assurément vous ne vous conduirez pas aussi méchamment ? Voilà l'appel qui sera fait, voilà l'appel qui sera entendu. Le passé nous dit ce que sera l'avenir.

Oui, M. le président, nous ne pouvions pas prendre possession du chemin dans des circonstances qui auraient été aussi onéreuses pour nous et aussi injustes pour la compagnie. Naturellement, l'on cherchera à tourner l'argument contre moi touchant une autre partie de mes remarques, où j'ai démontré que la législation de cette année nous laisse toutes nos garanties. Si nous n'avons pu toucher au chemin maintenant comment pourrons nous y toucher plus tard ? Il y aura cette différence entre les deux situations. C'est que les actionnaires qui ont bien voulu risquer $29,000,000

dans une entreprise devraient avoir les bénéfices de leur risque. Nous ne devrions pas la leur enlever avant qu'ils aient pu voir les résultats de leur essai, ils auraient droit de nous dire : Puisque nous avons eu le courage d'exposer $29,000,000 peut-être la fortune entière de plusieurs d'entre nous, donnez-nous la chance de voir le bout de notre entreprise. Nous sommes à la veille de réussir. Une crise générale nous frappe comme elle a frappé toutes les institutions et tous les pays ; donnez-nous le temps de la passer. Vous n'y perdrez rien ; puisque nous allons emprunter nous-mêmes ce que vous seriez obligés d'emprunter aussi si vous vous mettiez à notre place.

Ces remarques seraient sensées et justes aujourd'hui, mais elles n'auraient plus de force quand, une fois le chemin terminé, la compagnie aura vu le résultat de ses risques, et si, une fois en pleine opération, elle ne pouvait tirer du chemin des ressources suffisantes pour faire face à ses obligations. Si le chemin paie, il n'y aura rien à dire, puisque nous retirerons nos intérêts ; s'il ne paie pas, le gouvernement sera dans la position des hommes d'affaires qui doivent voir à se protéger ; car je ne doute pas que les $15,000,000 d'obligations ne soient bientôt souscrites par le public. Une fois que la compagnie se sera mise entre les mains du public, elle n'aura plus les mêmes raisons de nous faire appel, l'entreprise sera entrée dans une autre phase. Et si, même alors nous pouvons nous protéger en protégeant aussi les actionnaires, il sera de notre devoir de le faire. Mais ce que je veux dire c'est qu'il ne sera plus de notre devoir de risquer davantage et que nous aurons toujours assez le contrôle de la situation pour nous garer de toute catastraphe, si la compagnie n'est pas alors en état de parer le coup.



En d'autres termes, le devoir d'un gouvernement est de mettre de la patience dans toute transaction intéressant la position financière des particuliers ; il doit épuiser toutes les ressources pour les protéger ; mais quand le dernier mot est dit, quand il ne reste plus qu'à choisir entre qui fera la perte, le gouvernement ou le particulier, il est toujours temps pour le gouvernement, s'il y a lieu, de faire valoir ses titres, de réclamer ce qui lui est dû. Nous ne voulons pas perdre un sou de nos avances au Pacifique et nous avons pris les moyens de ne pas les perdre.

Je ne suis pas de ceux qui croient que les gouvernements peuvent exploiter les industries à meilleur compte que les particuliers. Quelle que soit l'intégrité des employés, le zèle et l'esprit public des ministres, il est impossible à un gouvernement de faire concurrence aux particuliers sur le terrain de l'économie. Ils n'ont point les

mêmes ressources et les mêmes excuses. Une mesure parfois mesquine que l'intérêt personnel pourrait justifier chez une compagnie deviendrait un grief ou une tache sous le patronage d'un gouvernement. La pression extérieure sur l'esprit d'un ministre est souvent irrésistible. Puis comment un gouvernement peut-il être assez libre dans ses mouvements pour tenir tête à cette merveilleuse activité des hommes de chemins de fer qui ne reculent devant aucun obstacle. Ces grandes organisations ne paient le plus souvent que par le commerce qu'elles stimulent elles-mêmes. Elles ont leurs steamers, leurs entrepôts, leurs maisons de commerce, elles se font du fret quand le public n'en donne pas assez, elles ont à se défendre contre les coupe-gorges organisés par des rivales, ou elles ont à en organiser elles-mêmes. Comment voulez-vous qu'un gouvernement se fassent négocant, armateur, industriel, meunier, agioteur haussier ou baissier à la bourse, destructeur au besoin, rival implacable de ses propres administrés ? Ce serait contre lui des accusations sans fin de favoritisme ou d'injustices.

S'il réglait ses tarifs sur ceux des autres compagnies, on crierait au monopole ; s'il les abaissait ce serait de la concurrence déloyale, s'il les fixait d'une manière immuable le commerce qui est si sensible aux lois de l'offre ou de la demande, de l'abondance ou de la disette ne pourrait vraiment trouver son niveau. Tantôt ce serait trop, tantôt ce serait trop peu. En un mot vous auriez détruit la grande force d'un peuple : l'initiative individuelle ; vous auriez soumis l'intelligence si prompte, si souple de l'homme d'affaires aux théories de l'homme politique tâtonnant dans les expériences économiques, sans connaître le prix d'un risque, d'une audace, d'un élan qui valent aux particuliers des dollars et des sous. Le trafic se ferait au point de vue d'une localité plutôt qu'au point de vue du commerce ; car il n'y a pas de force au monde capable de contrebalancer ces lois de la politique qui sont partout les mêmes. Aussi l'exploitation d'un chemin de fer par le gouvernement est-elle contraire aux idées anglaises. L'Intercolonial est une exception que les circonstances nous ont imposée ; mais le même état de choses ne saurait exister en faveur du Pacifique qui est une ligne de lutte et de rivalités. Lors de la grande enquête faite par le parlement anglais en Angleterre en 1867 sur l'opportunité de faire acheter les chemins de fer par l'Etat, l'opinion publique a été unanime contre le projet, et en citant quelques phrases du rapport qui résume la preuve, j'établis à n'en plus douter la thèse que je cherche à développer en ce moment. Ce rapport se trouve dans les vols. 38 et 39 des documents de la Chambre des Communes pour 1867. On y lit :

Nous avons ensuite à examiner si l'Etat étant propriétaire des chemins de fer serait capable d'améliorer le système d'administration. Aucun des témoins n'a recommandé l'administration directe par des officiers du gouvernement, mais quelques-uns sont d'avis que si l'on adoptait le plan d'affermer les chemins de fer par groupes il en résulterait de grands avantages. Pap. xxxx. Rapport 1867, vol. 38, p. 12.

Le résultat pratique d'aucun plan pour l'achat par l'Etat et l'affermage subséquent des chemins de fer serait simplement de substituer la responsabilité moindre du concessionnaire pour un temps limité à la responsabilité plus grande et plus durable du propriétaire administrant son propre bien. Pap. xxxvi.

En France, l'absence presque complète jusqu'à nos jours de toute compétition parmi les chemins de fer met hors de question ce précieux équilibre qui est la sauvegarde de l'industrie britannique. Pap. xxxvii.

L'idée de l'administration directe par le gouvernement semble être condamnée de tous les côtés. Les principales objections soulevées sont le manque d'un intérêt direct, le défaut d'une connaissance approfondie de la chose ou d'une aptitude pa ticulière, les habitudes d'administration dispendieuses et le danger d'abus dans le patronage. Page 112 du même rapport.

Le pays s'est prononcé à plusieurs reprises sur la question et la décision n'a jamais varié. L'Acte de 1872 autorisant la construction du Pacifique déclare pertinemment qu'il devra être bâti par une compagnie privée et afin qu'il n'y ait pas de doute sur les dispositions unanimes du pays, quand le gouvernement Mackenzie arriva au pouvoir en 1874, il enregistra de nouveau dans nos statuts cette préférence universelle en faveur des compagnies privées, et quand même les hautes considérations que je viens d'énumérer n'existeraient pas, il en reste une qui prime toutes les autres, et qui touche aux relations des partis avec la politique. Je demande quelle serait la tempête déchaînée dans cette Chambre, si vous étiez appelé dans le moment M. le président, à nous investir de la propriété du Pacifique et de l'immense patronage qu'elle implique. Avec quelle terreur ne verriez-vous pas l'opposition songer au fait que toutes les ressources du Pacifique seraient directement entre nos mains. C'est alors que toutes les philipiques, toutes les violences des anciens et des nouveaux jours feraient tressaillir les échos de cette enceinte, et l'on ne trouverait pas d'éloquence assez expressive pour nous dénoncer à la fureur des électeurs.



Certes, M. l'Orateur, si nous avions vécu pour l'amour du pouvoir, nous aurions pu nous munir de cette arme invincible. Mais avant de songer aux plaisirs du pouvoir nous devons penser aux devoirs qui l'accompagnent, et nous ne devrions pas jeter ces causes de perturbation dans le monde politique.

Nous voulons la lutte franche, ouverte, loyale, dépouillée des éléments comme des apparences de l'influence indue.

Avant de terminer, je dois de nouveau prier la Chambre de me pardonner la longueur des remarques que j'ai cru devoir

faire sur cette importante question. Ce n'est pas souvent qu'il m'arrive d'abuser du bon vouloir et de la patience de mes collègues; j'espère que la rareté du fait me vaudra leur indulgence et je me résume.

Je pense avoir prouvé qu'il était juste que le gouvernement fît ce qu'il a fait l'année dernière.

Je pense avoir démontré par les faits et les chiffres que j'ai mis devant la Chambre qu'il est juste que le gouvernement vienne en aide à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, de la manière pourvue par ces résolutions, non pas en lui donnant notre argent, mais en aidant, en relevant son crédit sur les marchés financiers de l'univers.

Nous n'avons pas affaire à une compagnie d'exploiteurs ou même à de simples entrepreneurs, mais à une compagnie qui a prouvé, tout le pays le sait, que son dessein n'était pas de tirer des bénéfices de la construction même, mais du rendement qu'elle obtiendra du chemin, une fois qu'il sera bâti. J'espère que nous aurons l'appui même de nos honorables adversaires.

Nous nous attendons à la critique ; nous savons que nous serons critiqués; peut-être est-ce mieux qu'il y ait une critique. Il est bien que les actes du gouvernement soient scrutés ; mais nous ne craignons rien. Dans cette affaire le ministère a agi avec honnêteté, avec franchise, avec le seul et unique objet, non de mettre les finances du pays dans une position moins bonne, mais d'affermir le crédit de la compagnie à l'existence et au succès de laquelle le crédit de tout le pays est si intimement lié. Je sais que l'on trouvera à redire, mais il est un espoir que je veux exprimer avant de reprendre mon siège, et, en cela, pour un moment, je veux me faire l'apologiste des institutions américaines, du peuple américain et du sentiment qui prévaut aux Etats-Unis. Soyons unis au moins dans un sentiment, celui de ne pas diffamer notre pays, de ne pas décrier son crédit, de ne pas tenter de renverser nos institutions, ni d'abattre ce que nous avons élevé, car ce sont de nobles œuvres, de grandes œuvres qui, dans l'avenir, seront l'honneur non-seulement du ministère—car que sont les ministères dans tout cela ?—mais de tout le pays.

Je n'ai pas objection à ce que nos honorables adversaires critiquent notre conduite. Je n'ai pas même objection à ce que ces honorables messieurs traversent la Chambre et prennent les sièges que nous occupons en ce moment. Pour moi, je donnerais volontiers ma place aux membres de la gauche. Ceux qui en ont fait l'expérience, savent que ce n'est pas le plaisir d'être ministres qui nous fait rester

au pouvoir ; la jouissance n'en vaut certainement pas ce que les gens sont portés à croire, et je cèderais mon portefeuille à mes honorables adversaires et mes collègues dans le cabinet, j'en suis sûr, cèderaient volontiers le leur si nous pouvions seulement penser que les honorables messieurs, appelés à nous remplacer, seraient imbus d'un plus grand esprit de patriotisme que nous mêmes ?

Loin de là: Il ne nous sera pas même donné de voir nos honorables amis de la gauche offrir leur concours et soutenir—non pas le gouvernement, nous n'en avons pas besoin —mais le crédit du pays ; et il nous faut reconnaître que, toujours, ils ont tenté de détruire le bon nom du Canada au lieu de sauvegarder son honneur. Mais que ces messieurs se le tiennent pour dit, ils ne le ruineront pas, ils ne ruineront pas la bonne renommée et la réputation de l'homme d'Etat qui, depuis vingt-cinq ans préside aux destinées du pays, ils ne ruineront même pas le chemin du Pacifique, la plus grande de toutes les œuvres que nous ayons entreprises.

Depuis le jour où je suis entré dans la politique, j'ai toujours remarqué la persistance de nos honorables adversaires a prédire la banqueroute de la nation. Toujours les mêmes diatribes. Je les ai entendues, en 1854, lorsque, n'ayant pas encore quatorze ans, j'entendais, pour la première fois, deux des plus grands orateurs de notre province, M. Morin et M. Papin ; celui ci disait, en cette occasion, que le chemin de fer le Grand-Tronc avait conduit le pays à la ruine et à la banqueroute. J'ai entendu la même chose des années après, et pourtant j'ai vu la patrie croître d'année en année, de plus en plus prospère. J'ai entendu ces dénonciations en 1864, lorsque le projet de l'union des provinces s'agitait dans le pays, et lorsque, tout jeune homme, j'allais de comté en comté, de paroisse en paroisse, lutter pour la cause de la Confédération. J'ai entendu nos adversaires politiques dire que la Confédération serait la ruine de notre province, qu'elle se terminerait par une banqueroute générale ; que l'immense étendue de pays que comprennent les sept provinces et qui s'étend de l'Atlantique au Pacifique, était sans vitalité commune, sans force de cohésion, et s'effondrerait dans le désastre.

Mais, M. le président, il y avait une vitalité commune, il y avait une force de cohésion, et c'était l'énergie de la race canadienne, l'énergie des hommes qui ont créé ce pays, et ces éléments de force ont sauvé le Canada en dépit de tous ces fâcheux augures, en dépit de tous ceux qui ne cessent de décrier la patrie.

J'ai entendu les mêmes déclamations en 1872, et je me rappelle que, lorsque je me portai candidat à l'un des sièges dans

cette Chambre, j'entendis l'un des plus forts champions des idées libérales dans la province de Québec, mon honorable ami de Verchères, (M. Geoffrion), dire que les £300.000 payés par le gouvernement du jour pour tout le Nord-Ouest, étaient une perte pour le pays et que ces territoires inhabités où errait encore le buffalo ne nous seraient jamais d'aucun profit. Et depuis lors, j'ai vu des millions et des millions de capital se placer dans ces territoires et des milliers et des centaines de milliers de colons affluer dans cette région qui deviendra le grenier de l'Amérique Anglaise du Nord comme l'ouest des Etats-Unis est devenu le grenier de nos voisins. J'ai vu le progrès de la patrie en dépit de tout ce qui a été dit pour le retarder. Et puis enfin, quand cette grande entreprise du chemin de fer du Pacifique fut discutée en public il y a eu la répétition des mêmes choses que j'avais entendues auparavant en 1854, en 1864 et 1867, en 1871 et 1872. J'ai entendu tout cela depuis le commencement de cette entreprise, et, malgré tout, nous en avons vu les résultats; nous avons vu le pays croître de plus en plus, devenir l'objet de l'admiration des hommes politiques et des hommes d'affaires des Etats-Unis et faire naître un sentiment de jalousie de l'autre côté de la frontière.

Mais il y a une chose que je n'ai pas entendue, une chose que je voudrais entendre de la part de nos adversaires.

L'année dernière, je traversai les Etats-Unis pendant que la lutte pour l'élection du Président était dans toute son ardeur. Jamais il n'y eut une campagne électorale où les injures personnelles aient été aussi fréquentes et aussi envenimées: elles dominaient tous les sujets de discussion. C'était à regretter et de bons citoyens le regrettaient; mais j'ai trouvé, ce qu'il me fait peine de ne pas trouver dans ma patrie, j'ai trouvé que, tandis que chacun de ceux qui péroraient sur les hustings, parlant de son adversaire comme du pire et du plus vil de tous les hommes, pas un seul d'entre eux n'a osé ternir si peu que ce soit, l'éclat de l'une des étoiles du drapeau des Etats-Unis; au contraire, tous se donnaient la main pour soutenir le crédit du pays et de chaque état dans lequel se faisait la lutte.

M. le président, les calomnies de ceux qui veulent vilipender le gouvernement, et qui désirent détruire le crédit du pays, de ceux qui veulent ruiner le grand œuvre du chemin de fer du Pacifique canadien, ne serviront de rien Elles seront comme ces vents affolés qui soufflent la fumée et la poussière et portent les ténèbres avec eux. Les noires idées de ces hommes, leurs noires pensées, tout ce qu'il y a de noir dans leur cœur, tout ce qui est soufflé et soulevé contre nous et contre cette entreprise, ne fera pas plus que ces vents qui

ne peuvent détruire les monuments de l'ancien monde. Ils peuvent donner une teinte plus sombre au granit et au marbre, mais les pyramides de l'Egypte et les grands monuments de l'Europe restent, comme le chemin de fer du Pacifique restera, aussi solides que si ces vents n'avaient pas passés sur eux.

Imprimerie de Maclean, Roger et Cie., imprimeurs du Parlement, Ottawa.

